



HAL
open science

**Le temps de la grande piraterie japonaise :
transformation des circulations maritimes en mer de
Chine orientale, 1350-1419**

Damien Peladan

► **To cite this version:**

Damien Peladan. Le temps de la grande piraterie japonaise : transformation des circulations maritimes en mer de Chine orientale, 1350-1419. Linguistique. Université Paris Cité, 2021. Français. NNT : 2021UNIP7098 . tel-03689756

HAL Id: tel-03689756

<https://theses.hal.science/tel-03689756>

Submitted on 7 Jun 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université de Paris
Ecole doctorale 131 : Langue, Littérature et Image
Laboratoire Chine, Corée, Japon – UMR 8173

Le temps de la grande piraterie japonaise

*Transformation des circulations maritimes en mer de
Chine orientale, 1350-1419*

Par Damien Peladan

Thèse de doctorat d'Asie orientale et sciences humaines

Dirigée par Yannick Bruneton (Professeur des Universités)
Et par Guillaume Carré (Maître de conférences HDR)

Présentée et soutenue publiquement le 7 janvier 2021

Devant un jury composé de :

Yannick Bruneton, Professeur des Universités, directeur
Guillaume Carré, Maître de conférences HDR, co-directeur
Charlotte Von Verschuer, directrice de recherches, Ecole Pratique des Hautes Etudes,
rapporteur
Angela Schottenhammer, Professeure des Universités, Katholieke Universiteit te
Leuven, rapporteur
Paola Calanca, Maître de conférences, Ecole française d'Extrême-Orient, examinatrice



Except where otherwise noted, this work is licensed under
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/fr/>

Titre : Le temps de la grande piraterie japonaise : Transformation des circulations maritimes en mer de Chine orientale, 1350-1419

Résumé :

L'année 1350 fut marquée par l'irruption soudaine en mer de Chine orientale de groupes pirates émanant de l'archipel japonais. Ces flottes, qui écumaient année après année les côtes coréennes et chinoises et rassemblaient bien souvent plusieurs centaines de navires et plusieurs milliers d'individus, bouleversèrent profondément le fonctionnement général des circulations maritimes en Asie orientale. Alors que l'espace maritime est-asiatique était jusqu'alors dominé par l'activité des marins chinois, au point que la période s'étendant du IX^e au milieu du XIV^e siècle a parfois été baptisée le « temps des marchands chinois », ces derniers furent bientôt supplantés par les marins japonais, et en particulier les pirates, qui devinrent dans la seconde moitié du XIV^e siècle et début du XV^e siècle les principaux acteurs des circulations matérielles en mer de Chine orientale.

La présente étude vise à comprendre en quoi la période 1350-1419, que nous avons baptisée le « temps de la grande piraterie japonaise », se démarque de la précédente du point de vue du fonctionnement général des circulations en mer de Chine orientale — qu'il s'agisse tant des circulations humaines, matérielles ou encore des informations et des techniques — et dans quelle mesure la piraterie fut partie prenante de ces changements. Pour ce faire, elle traite de questionnements aussi variés que l'évolution des réseaux marchands et de leur articulation avec les circuits de revente du butin des pirates, les types de navires et les routes que les pirates employaient au cours de leurs campagnes de razzia, ainsi que les rapports entre les pouvoirs politiques et les pirates, tant au Japon que sur le continent.

Nous arguons ainsi qu'il existait en réalité deux types de piraterie, et ce dès le milieu du XIV^e siècle : la première était une piraterie de circonstance, d'ampleur réduite et n'opérant guère plus loin que dans le détroit de Corée ; la seconde était une piraterie spécialisée regroupant des effectifs qui se comptaient généralement en milliers d'hommes, et dont le rayon d'action s'étendait à l'ensemble des rivages de la mer de Chine orientale, et parfois même plus loin encore. C'est d'ailleurs l'émergence de cette seconde piraterie qui caractérise la période 1350-1419, la première existant de façon quasi continue durant la majeure partie du Moyen âge. Nous montrons également que le nombre de ces grandes flottes évolua avec le temps : d'une seule pour la majeure partie de la période 1350-1368, leur nombre s'éleva à deux et même parfois trois durant les années 1369-1419. Nos travaux mettent par ailleurs en évidence le fait que les navires employés par les pirates connurent eux aussi une évolution sensible entre le milieu du XIV^e et le début du XV^e siècle. D'abord principalement composées de « pirogues à bordés », des petits navires typiques de la construction navale japonaise du haut Moyen âge, les flottes en vinrent à partir des

années 1370 à incorporer dans leurs rangs des jonques chinoises. Puis, à partir de la fin du ^{xiv}^e siècle, elles employèrent un nouveau type de grand navire, vraisemblablement développé au Japon pour répondre aux besoins de l'activité pirate en mer de Chine orientale et fortement influencé par les techniques de construction navale du continent, coréennes en particulier. Enfin, cette étude s'attache à analyser les circuits économiques alimentés par la piraterie, et la manière dont les cargaisons rapportées du continent — céréales et esclaves tout d'abord, mais aussi céramiques, statues, gongs, cloches, soutras ou encore peintures — furent écoulées d'abord à l'intérieur du Japon, puis à partir du début du ^{xv}^e siècle dans les ports coréens également. Nous montrons ce faisant que l'activité pirate des années 1350-1419 dépassait bien souvent le stade de la simple subsistance et fut en réalité un facteur de prospérité pour les populations qui s'y adonnaient.

Mots clefs : Histoire maritime, piraterie, pirates japonais, *wakō*, *waegu*, *wokou*, mer de Chine, construction navale, économie, commerce, Chine, Corée, Japon, Ryūkyū.

Title : The Age of Japanese Piracy : Transformation of Maritime Circulations in the East China Sea, 1350-1419

Abstract :

The year 1350 witnessed the sudden irruption of a piracy emanating from the Japanese archipelago into the East China Sea. These pirate fleets, often numbering up to several hundreds of ships and thousands of men, plundered the Korean and Chinese shores year after year and deeply affected the general pattern of maritime circulations in East Asia. While the East Asian maritime space had up until that point been largely dominated by the activity of Chinese sailors, to the point that the era stretching from the 9th to the mid-14th century has sometimes been christened the "age of Chinese merchants", these Chinese sailors were soon overshadowed by their Japanese counterparts, among which pirates featured prominently as they became the primary actors of maritime circulations in the East China Sea during the second half of the 14th and early 15th centuries.

This study aims at understanding how the period between 1350 and 1419, which we have termed the "age of Japanese piracy", differed from the previous one from the point of view of maritime circulations — be it human, material or knowledge circulations — and the extent to which piracy played a key role in these changes. To do so, we shall deal with a wide range of issues such as the evolution of merchant networks and their

entanglement with the economic circuits supplied by piracy, the types of ships and the sea routes employed by the pirate fleets during their campaigns, as well as the complex relations between the pirates and political powers, both in Japan and on the continent.

We argue that two types of piracy actually coexisted during this period : the first one was an opportunistic piracy operating for the most part on a small scale and rarely further than the Korea strait ; the second was a specialized one gathering large groups of up to several thousand individuals and which activity extended over the entirety of the East China Sea, and sometimes even further. The period stretching from 1350 to 1419 is in fact characterized by the emergence of the latter type, while the former existed throughout most of the Middle Ages. Furthermore, we demonstrate that the number of these large fleets changed over time, from just one in the years 1350 to 1368 up to two or three during the years 1369 to 1419. Our study also sheds light on the fact that the ships employed by these large fleets underwent a significant evolution between the mid-14th and the early 15th centuries. Indeed, we suggest that these fleets first employed “hollowed-out-log-and-strakes” type ships, small crafts typical of Japanese shipbuilding up to the 14th century, but started incorporating Chinese junks in their midst after 1369. Then, by the end of the 14th century, they started employing a new type of large ship, probably developed to meet the needs of piracy and incorporating elements of continental shipbuilding techniques, most notably Korean ones. Lastly, this study analyzes the economic circuits sustained by piracy, and the manner in which cargo plundered on the continent — cereals and slaves for a large part, but also ceramics, statues, gongs, bells, sutras, paintings and so on — were sold first within Japan, and then also in Korean ports in the early 15th century. We thus show that piracy in the years 1350 to 1419 often surpassed matters of mere subsistence and was actually a factor of prosperity for the populations which partook in it.

Keywords : Maritime History, piracy, Japanese marauders, *wakō*, *waegu*, *wokou*, China Sea, shipbuilding, economy, trade, China, Korea, Japan, Ryūkyū.

**À mon épouse Yu,
à ma fille Adélie.**

« On lui demandait si les vivants étaient plus nombreux que les morts.
Il dit : “Mais d’abord, ceux qui sont sur mer, dans quelle catégorie les rangez-vous ?” »
(Paroles du sage Anarcharsis, selon Diogène Laërce,
Vie, doctrines et sentences des philosophes illustres I, livre premier)

Remerciements

Parce que toute étude scientifique est nécessairement, d'une façon ou d'une autre, une entreprise collective, je tiens à remercier tous ceux qui, de près ou de loin, ont permis à ce travail d'aboutir.

En premier lieu, je souhaite exprimer ma gratitude envers tous les organismes et institutions qui ont dès le départ cru en ce projet et offert leur soutien financier et matériel, faute de quoi le présent travail n'aurait pu parvenir à son terme. Merci donc à l'Université de Paris (ancienne Université Paris-Diderot) de nous avoir mis le pied à l'étrier en nous offrant un contrat doctoral pour les trois premières années de notre parcours de thèse ; merci également à la Korea Foundation, qui a généreusement accepté de subventionner les deux années suivantes ; merci à l'Université Jean Moulin Lyon III qui depuis l'an dernier me finance en qualité d'attaché temporaire d'enseignement et de recherche ; merci enfin au Réseau des Études sur la Corée pour avoir financé un terrain en Corée du Sud en 2016, et à l'École française d'Extrême-Orient pour avoir financé un second terrain en 2017, cette fois-ci au Japon. Toutes ces ressources financières m'ont été d'une aide précieuse, et j'espère que le résultat de mes recherches confortera ces institutions dans le choix qu'elles ont fait de les subventionner.

Ce projet doctoral n'aurait pas non plus abouti sans le soutien éclairé de mes deux directeurs de recherche, Yannick Bruneton et Guillaume Carré, à qui j'adresse ma profonde gratitude pour toutes les heures passées à relire et corriger avec le plus grand soin cette thèse, ainsi que pour leurs conseils et remarques aussi précieux qu'ils furent nombreux, et qui ont permis de gommer quantités de défauts initiaux du projet.

Nous adressons également nos remerciements à tous ceux qui nous ont aiguillé dans nos recherches : l'équipe du Centre national de recherches sur le patrimoine maritime de Corée du Sud (국립해양문화재연구소) ; le professeur Yi Young (李頴) de l'Université nationale ouverte de Corée du Sud ; le professeur Saeki Kōji (佐伯弘次), de l'Université Nationale de Kyūshū, et son étudiant Matsuo Daiki (松尾大樹) ; le professeur Seki Shūichi (関周一), de l'Université de Miyazaki ; le chercheur Araki Kazunori du Musée national d'histoire japonaise (国立歴史民俗博物館) ; les personnes envers qui je possède une dette de gratitude sont malheureusement trop nombreuses pour être toutes citées ici, mais elles peuvent toutes être assurées de ma profonde reconnaissance.

Enfin, la thèse est certes un travail intellectuel, mais elle peut aussi parfois devenir une véritable épreuve de résilience physique et mentale, difficilement surmontable sans le soutien et les encouragements de l'entourage familial et amical. J'adresse donc mes remerciements à mon épouse et à ma famille pour leur soutien inconditionnel et les nombreux sacrifices auxquels ils ont dû consentir au cours des dernières années afin de me permettre d'achever ce travail. Merci également aux proches dévoués qui ont accepté de consacrer plusieurs heures de leur temps à la relecture de parties de cet ouvrage.

Merci à tous.

Paris, le 28 octobre 2020

Avertissement

Systèmes de transcription

Nous avons employé le système pinyin pour transcrire les termes chinois, le système Hepburn pour les termes japonais et le système McCune-Reischauer pour les termes coréens, à ceci près que nous avons ajouté une apostrophe entre deux voyelles lorsque celles-ci sont prononcées séparément (exemple : « Pi'in » plutôt que « Piin »). Il s'agit d'un aménagement spécifique pour le lecteur francophone.

Anthroponymes

Les anthroponymes sont transcrits suivant l'usage en vigueur en Asie orientale, le patronyme précédant le nom personnel.

Pour les noms d'empereurs chinois, nous avons suivi les usages courants en fonction des dynasties : noms posthumes pour les empereurs des Song (Taizong, Shenzong, etc.), noms personnels pour les empereurs des Yuan (Kubiläi, Témur, etc.), et noms de règne pour les empereurs des Ming (Hongwu, Yongle, etc.).

En ce qui concerne les monarques coréens, nous avons suivi l'usage en vigueur consistant à les désigner sous leur nom posthume (T'aejo, T'aejong, Sejong, etc.).

Traduction des charges et fonctions

Nous nous sommes principalement référé aux ouvrages suivants pour traduire en français les titres et charges spécifiques à chaque pays :

En ce qui concerne la Chine, nous nous sommes principalement appuyé sur la nomenclature proposée dans HUCKER, Charles O., *A Dictionary of Official Titles in Imperial China*, Taiwan edition, Board of Trustees of the Leland Stanford Junior University, Southern Materials Center Inc., Taipei, 1985.

Pour les charges et fonctions du Koryŏ et du Chosŏn, nous avons utilisé l'ouvrage de référence de Maurice Courant (1865-1935), récemment numérisé par les soins de Pierre-Emmanuel Roux : COURANT, Maurice, ROUX, Pierre-Emmanuel, *Répertoire historique de l'administration coréenne de Maurice Courant*, Texte saisi par Pierre-Emmanuel Roux avec ajout du coréen ; Transcription McCune-Reischauer ajoutée par Min Yŏng-Ŭi, dans le cadre du projet de "numérisation" d'Alain Delissen (DE-EHESS), 2007 (<hal-01149446>), consulté à l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01149446>.

Enfin, les traductions des termes japonais ont principalement été calquées sur celles proposées par Francine Hérail (HERAIL, Francine, 1986 et 2006) et Pierre-François Souyri (SOUYRI, Pierre-François, 1988 et 2013), ainsi que le *Dictionnaire historique du Japon*, Maisonneuve et Larose, 2002.

Lorsque nous n'avons pu trouver de traduction dans ces ouvrages, nous avons pris la liberté de proposer nos propres traductions.

Liste des principales abréviations

- CHTB : *Chouhai tubian* 籌海圖編 [Atlas de défense maritime]
- CWS : *Chosŏn wangjo sillok* 朝鮮王朝實錄 [Annales véridiques de la cour du Chosŏn]
- GLTJ : *Xuanhe fengshi Gaoli Tujing* 宣和奉使高麗圖經 [Livre illustré de l'ambassade de Xuanhe au Koryŏ]
- HDCGK : *Haedong Chegukki* 海東諸國記 [Chronique des pays à l'est des mers]
- KRS : *Koryŏsa* 高麗史 [Histoire officielle du Koryŏ]
- KRSCY : *Koryŏsa chŏryo* 高麗史節要 [Essentiel de l'Histoire officielle du Koryŏ]
- MS : *Mingshi* 明史 [Histoire des Ming]
- MSL : *Ming shilu* 明實錄 [Annales véridiques des Ming]
- NIH : *Nosongdang Ilbon haengnok* 老松堂日本行錄 [Le récit du voyage au Japon de Nosongdang]
- SGSG : *Samguk sagi* 三國史記 [Chronique historique des Trois Royaumes]
- SS : *Songshi* 宋史 [Histoire des Song]
- STYS : *Sinjŭng Tongguk yŏji sŭngnam* 新增東國輿地勝覽 [Description générale revue et augmentée des sites du Pays de l'Est]
- TMS : *Tongmunsŏn* 東文選 [Anthologie du Pays de l'Est]
- YS : *Yuanshi* 元史 [Histoire des Yuan]

Sommaire

INTRODUCTION	11
PREMIERE PARTIE : LA MER DE CHINE ORIENTALE AVANT 1350	54
CHAPITRE 1 : PARTICULARITES ET CONTRAINTES DE NAVIGATION EN MER DE CHINE ORIENTALE	58
CHAPITRE 2 : LA MER COMME EXTENSION DU TERRITOIRE	127
CHAPITRE 3 : LES RESEAUX MARCHANDS DE LA MER DE CHINE ORIENTALE	181
CHAPITRE 4 : LA PIRATERIE AVANT 1350	211
DEUXIEME PARTIE : L'ESSOR DE LA GRANDE PIRATERIE JAPONAISE, 1350-1388	248
CHAPITRE 1 : LA PIRATERIE JAPONAISE A SON APOGEE, 1350-1419	248
CHAPITRE 2 : L'ARCHIPEL JAPONAIS, FOYER DE LA PIRATERIE	329
CHAPITRE 3 : LES ECHANGES EN MER DE CHINE BOULEVERSES	469
TROISIEME PARTIE : RECONFIGURATION DES RESEAUX DE COMMERCE, CONTREBANDE ET PIRATERIE, 1389-1419	551
CHAPITRE 1 : LA RESTRUCTURATION DE LA PIRATERIE JAPONAISE	551
CHAPITRE 2 : LA NOUVELLE DIPLOMATIE ANTIPIRATE	587
CHAPITRE 3 : LES NOUVEAUX RESEAUX DE L'ECONOMIE MARITIME	655
CONCLUSION	763
ANNEXES	777
ANNEXE TITRE 2	782
BIBLIOGRAPHIE	875
I. SOURCES PRIMAIRES	875
II. BIBLIOGRAPHIE SECONDAIRE	882
TABLE DES MATIERES	929
TABLE DES ILLUSTRATIONS	931

Introduction

Cela fait maintenant plus de sept décennies que les historiens ont compris, dans le sillage des travaux de Fernand Braudel¹, que tous les bassins d'activité humaine n'étaient pas centrés sur une étendue de terre et qu'il existait des régions organisées autour d'espaces maritimes. Bien d'autres historiens ont appliqué ce cadre d'analyse braudélien à d'autres « Méditerranées » ou régions maritimes à travers le monde et les âges, qu'il s'agisse des travaux de Denis Lombard sur l'Insulinde² ou ceux de Khirti Chaudhuri sur l'océan Indien³. Cette approche épistémologique braudélienne s'est également révélée pertinente pour étudier l'histoire des mers de Chine. Divers travaux s'y sont intéressés au cours des dernières décennies, tels que ceux de Hamashita Takeshi⁴ ou plus récemment François Gipouloux⁵ et Angela Schottenhammer⁶, travaux qui ont clairement mis en évidence le fait que ces mers constituaient un bassin d'activité humaine cohérent, qui, s'il fut également connecté à d'autres espaces maritimes à certaines époques, était principalement traversé par des réseaux intrarégionaux. Si certains historiens ont jugé utile de regrouper les deux mers de Chine en une même « région⁷ », la plupart des travaux traitant du Moyen âge partagent le constat que chacune abritait en réalité ses réseaux propres. Ces deux mers formaient deux bassins d'activité distincts⁸, dont les communications étaient principalement assurées par des ports-entrepôts qui officiaient

¹ BRAUDEL, Fernand, 1949, rééd. 1990.

² LOMBARD, Denis, 1990 ; voir aussi MANGUIN, Pierre-Yves, 2017.

³ CHAUDHURI, Kirti N., 1985. Pour une synthèse des travaux appliquant l'approche analytique braudéliennes à l'Asie, voir WONG, Roy Bin, 2001.

⁴ Voir par exemple HAMASHITA, Takeshi, 1997. Pour une synthèse en anglais des travaux de Hamashita, voir HAMASHITA, Takeshi, GROVE Linda et SELDEN, Mark (éd.), 2008.

⁵ GIPOULOUX, François, 2009. L'auteur compare dans son ouvrage diverses « Méditerranées » dans le monde, telles que la mer Baltique à l'époque de la Ligue hanséatique, aux mers de Chine, qu'il qualifie ainsi de « Méditerranée asiatique ».

⁶ Voir par exemple SCHOTTENHAMMER, Angela, 2012.

⁷ C'est notamment le cas des travaux de François Gipouloux ou de Robert Anthony, qui les désigne sous l'appellation de « Greater China Seas » (ANTHONY Robert J., 2010 : 1-14).

⁸ WONG, Roy Bin, 2001 : 15-16 ; SUTHERLAND, Heather, 2003 : 13-15.

en tant que relais, tels que le port de Quanzhou (泉州) au Fujian durant les XI^e-XIV^e siècles⁹, et l'île d'Okinawa (沖繩) et son port de Naha (那覇) à partir de la fin du XIV^e siècle¹⁰.

1. La mer de Chine orientale

La présente étude s'intéresse au plus septentrional de ces deux bassins, aujourd'hui connu sous le nom de mer de Chine orientale¹¹. Cet espace maritime s'étend du détroit de Taïwan au Sud jusqu'au Golfe de Bohai au nord, et au détroit de Corée à l'Est. Si cette mer

⁹ Sur l'histoire du port de Quanzhou, voir SCHOTTENHAMMER Angela (éd.), 2001.

¹⁰ Cf. *infra*, « III.3.A.3 Une plaque tournante des échanges en mer de Chine ».

¹¹ Pour la majeure partie de l'histoire de l'Asie orientale, la dénomination des espaces maritimes ne fut pas un enjeu majeur pour les autorités du monde sinisé. Selon la vision cosmogonique chinoise traditionnelle telle que manifestée dans le *Shanhaijing* (山海經 ; *Classique des montagnes et des mers*), l'écoumène était entouré d'un vaste océan continu, mais qui pouvait être divisé en quatre sous-ensembles correspondant aux quatre directions cardinales : la « mer du Nord » (*Beihai* 北海), la « mer de l'Ouest » (*Xihai* 西海), la « mer du Sud » (*Nanhai* 南海) et la « mer de l'Est » (*Donghai* 東海). Avec le temps, ces deux derniers hydronymes en vinrent à désigner les deux espaces maritimes bordant les côtes de l'Empire du Milieu, sur lesquels furent calqués les hydronymes actuels de « mer de Chine orientale » et « mer de Chine méridionale » (Sur ce point, voir PELLETIER, Phillipe, 2011 : 231-232 ; 252-269). Notons toutefois que la géographie traditionnelle chinoise ne distinguait pas de sous-ensemble au sein de cette « mer de l'Est », comme nous distinguons aujourd'hui entre « mer de Chine orientale » et « mer Jaune ». De fait, pour les Chinois du Moyen âge, la « mer de l'Est » s'étendait des côtes septentrionales du Shandong jusque à Quanzhou, c'est-à-dire au détroit de Taiwan (voir par exemple SS : 102, 禮, 吉禮五, 1169). La Corée ne reprit pas l'hydronymie chinoise, mais en reprit toutefois la méthode, en la centrant sur elle-même. Cela se fit d'autant plus naturellement que la péninsule coréenne est bordée par trois façades maritimes correspondant à trois points cardinaux. Comme l'écrivaient les compilateurs du *Koryōsa*, « Notre pays à l'est des mers est bloqué par la mer sur trois côtés et lié au continent par un seul coin » (惟我海東, 三面阻海, 一隅連陸 ; KRS : 56, 1a, 地理一). Bien que la Corée se positionnait dans l'ordre mondial sinocentrique comme étant le « Pays de l'Est » (*Tongguk* 東國), la « mer de l'Est » chinoise était désignée dans l'organisation spatiale coréenne sous les termes de « mer de l'Ouest » (*Sōhae* 西海, correspondant à l'actuelle « mer Jaune ») et « mer du Sud » (*Namhae* 南海, correspondant à l'actuelle mer de Chine orientale) (PELLETIER, Phillipe, 2011 : 293). En d'autres termes, les Coréens divisaient la « mer de l'Est » chinoise en deux espaces maritimes distincts, mais cette démarcation était avant tout perçue depuis les côtes coréennes, de sorte que la ligne de démarcation entre « mer du Sud » et « mer de l'Ouest » au-delà des abords immédiats de la péninsule semblait être assez floue. Ce qui est certain, c'est que les Coréens avaient conscience du fait que la « mer de l'Ouest » les séparait — ou les reliait, suivant le point de vue adopté — de la côte chinoise. Ainsi le lettré du début du Chosŏn Sŏng Hyŏn (成俔 ; 1439-1504) écrivit, alors qu'il tentait d'expliquer pourquoi l'amplitude des marées est plus grande sur les côtes ouest et sud que sur la côte orientale de la Corée, que « les marées trouvent leur source en Chine. Notre mer de l'Ouest en est proche, aussi les marées influent-elles [sur cette mer]. » (潮之源出自中國。我之西海近。故潮所及 ; SONG Hyŏn, *Yongjae Ch'onghwa* 慵齋叢話 [Paroles de Yongjae] : k. 7 ; pour une explication de ce texte, voir DUNCAN, John, 2020). Le Japon reprit également ces concepts cosmogoniques chinois à son propre compte durant l'Antiquité, un fait perceptible à travers le découpage administratif du pays en sept circuits (*shichidō* 七道), trois desquels portaient le nom d'une mer : « Circuit de la mer de l'Est » (*Tōkaidō* 東海道), qui correspondait au rivage sud de Honshū entre la baie d'Ise et le Kantō, un « Circuit de la mer du Sud » (*Nankaidō* 南海道), qui englobait la péninsule de Kii (紀伊) et Shikoku, et un « Circuit de la mer de l'Ouest » (*Saikaidō* 西海道), qui désignait Kyūshū. Il semble ainsi que la mer de Chine orientale rentrait dans cette vague appellation de « mer de l'Ouest », mais cet hydronyme servait parfois aussi, du point de vue de Kyōto, à désigner la mer Intérieure de Seto (*Seto naikai* 瀬戸内海) (Cf. *Nihonkokugo daijiten* 日本国語大辞典, « *Saikai* » 西海).

a souvent reçu le qualificatif de « Méditerranée », sa façade sud-est n'est pas, à proprement parler, fermée par une étendue terrestre mais par l'océan Pacifique, qui jusqu'à l'époque moderne n'en agissait pas moins comme une barrière infranchissable. La frontière entre notre Méditerranée et le vaste océan est démarquée par l'archipel des Ryūkyū, chapelet d'îles qui s'étire de Taiwan à l'île de Kyūshū au Japon. La partie septentrionale de cette mer, enserrée entre les côtes chinoises et coréennes, est dénommée par convention « mer Jaune », et est parfois distinguée de la mer de Chine orientale. Cependant, du point de vue de la géographie historique, il n'y a pas lieu de les séparer, ces deux mers fonctionnant clairement comme un seul et même bassin de circulations¹². La mer Jaune n'est en somme qu'un sous-ensemble de la mer de Chine orientale, à l'instar de ce que sont l'Adriatique ou la mer Égée pour la Méditerranée. Cet espace maritime devint le théâtre de circulations économiques et culturelles de plus en plus nombreuses à partir du IX^e siècle, d'abord sous l'impulsion des marins du royaume coréen du Silla (新羅 ; 57 av. J.-C. - 935) puis des marchands chinois qui à partir du XI^e siècle furent les principaux acteurs de ces circulations. Le dynamisme des échanges privés, stimulés par un contexte politique et économique favorable, fut tel que la période 850-1350 est parfois dénommée « l'âge des marchands maritimes » ou « l'âge du commerce maritime ¹³ », ou encore le « temps des marchands chinois ¹⁴ », une étiquette particulièrement pertinente pour la période s'étalant du XI^e à la première moitié du XIV^e siècle. Cette situation se renversa subitement durant la seconde moitié du XIV^e siècle, de sorte qu'au début du XV^e siècle, la mer de Chine orientale était désormais principalement arpentée par des navires japonais. Les anciens réseaux tissés par les marchands chinois, s'ils n'avaient pas complètement disparu, avaient largement été supplantés par de nouveaux axes de circulation et bassins économiques florissants. Des îles jusqu'alors situées à la marge des grands ensembles politiques telles que Tsushima (対馬) et Okinawa devinrent tout à coup les épices de vastes circuits économiques à l'échelle de la mer de Chine orientale. La côte méridionale de la péninsule coréenne était le théâtre d'une activité portuaire naissante, tandis que les grands ports chinois voyaient leur trafic se réduire comme peau de chagrin.

¹² Angela Schottenhammer emploie le terme « d'espace maritime est-asiatique » (East Asian Maritime Space) pour désigner cet espace (SCHOTTENHAMMER, Angela, 2012), mais nous avons opté pour conserver le terme de « mer de Chine orientale » dans notre étude car plus évocateur à notre sens.

¹³ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2012, 77 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 249.

¹⁴ CARRE, Guillaume, 2017 : 876.

2. La piraterie japonaise

Que s'était-il donc passé entre temps pour amener un tel changement ? La réponse à cette question est assurément complexe et appelle une réflexion pluridimensionnelle sur une myriade de problématiques liées à l'histoire sociale, politique, ou économique de chacun des pays bordant cette mer, ou encore à l'évolution des conditions climatiques dans cette partie du globe. Cela étant, il ne fait aucun doute qu'une grande part de la réponse est à rechercher dans le phénomène de piraterie endémique émanant de l'archipel japonais et qui dévasta les côtes du continent pendant près de sept décennies. Quoique quelques affaires de prédatations japonaises aient été signalées sur les côtes coréennes dès le XIII^e siècle, la vague de piraterie qui débuta en 1350 fut sans commune mesure avec ces antécédents. La première attaque, datée du 2^e mois de cette année, est clairement décrite dans l'histoire officielle comme le début d'une nouvelle ère :

二月 倭寇固城·竹林·巨濟, 合浦千戶崔禪, 都領梁瑄等, 戰破之, 斬獲三百餘級, 倭寇之侵, 始此¹⁵.

« 2^e mois. Les Japonais pillèrent Kosŏng, Chungnim, Kōje. Le second conseiller de police générale Ch'oe Sŏn et le magistrat en chef Yang Kwan les combattirent et les défirent. Ils en tuèrent plus de trois cents. Les invasions des pillards japonais débutent ici. »

L'apparition de la piraterie en 1350, année *kyōng-in* (庚寅), fut à ce point soudaine que les autorités coréennes de la fin du Koryŏ et du début du Chosŏn dénommèrent fréquemment ce phénomène « piraterie japonaise d'après *kyōng-in*¹⁶ ». Le sévère revers infligé aux pirates par les troupes coréennes lors de cette première attaque n'y fit rien : la mer de Chine fut désormais chaque année ou presque écumée par des flottes japonaises regroupant plusieurs dizaines, et même à son apogée plusieurs centaines de navires. Cette

¹⁵ KRS : 37, 21b-22a (1350.2) ; KRSCY : 26 (1350.2).

¹⁶ Voir par exemple KRS : 43, 23b (1372.10.22) : 庚寅以來之倭賊. On trouve également l'expression « depuis les pillages des Japonais de 1350 » (自庚寅倭寇以來) dans une entrée datée de 1391 (KRS : 46, 3a, 1391.3.17). L'année 1350 fut régulièrement citée comme le début de cette grande vague de piraterie japonaise dès le début des années 1360 (cf. KRSCY : 27, 1361.5). Cf. No Kyehyŏn, 1994 : 682-684.

piraterie eut de profondes implications pour l'économie de la mer de Chine orientale, tant en raison des dégâts causés par les pirates ou des nouveaux circuits de revente qu'ils alimentaient que des mesures restrictives adoptées par les pouvoirs centraux pour tenter de reprendre le contrôle de leurs frontières maritimes. L'historiographie contemporaine place ordinairement la fin de cette grande vague de piraterie en 1419, lorsque la cour du Chosŏn (朝鮮 ; 1392-1910), excédée par une nouvelle attaque sur ses côtes, lança une expédition punitive de grande ampleur contre l'île de Tsushima, principale base pirate, tandis que la flotte pirate responsable de l'attaque essuya une lourde défaite infligée par les troupes chinoises à la bataille de Wanghaiguo (望海壩), au Liaodong¹⁷. Si les attaques pirates continuèrent de façon sporadique pendant encore plusieurs décennies, elles se firent bien plus rares après ces événements, de sorte que la date de 1419 représente une borne chronologique naturelle à la présente étude. Si la période 850-1350 constitua « le temps des marchands chinois », la période 1350-1419 fut sans nul doute celui des pirates japonais. Cette piraterie transforma profondément et durablement les schémas de circulations maritimes en mer de Chine orientale, raison pour laquelle nous y consacrons cette étude.

Si la piraterie passionne le public occidental depuis la fin du XVII^e siècle, elle a connu en tant qu'objet d'étude un regain d'intérêt notoire ces dernières décennies, avec un pic de publications entre 1995 et 2010, une tendance liée à l'embrasement puis à l'accalmie de la piraterie somalienne dans le golfe d'Aden¹⁸. Cela étant, les années 2010 ont également profité d'une riche moisson de travaux divers et variés sur ce sujet¹⁹, qui semble encore loin d'avoir été épuisé.

Qu'est-ce qu'un pirate ? *A priori*, il s'agit là d'une question simple appelant une réponse concise. La piraterie désigne, dans sa définition la plus large, l'appropriation violente de biens ou d'individus par un groupe agissant sur mer ou depuis la mer²⁰. Ce type de prédation est donc indissociable de l'emploi de navires, qui bien souvent

¹⁷ Cf. *infra*, p. 579.

¹⁸ BUTI, Gilbert, HRODEJ Philippe, 2016 : 9-10.

¹⁹ Citons ainsi l'ouvrage collectif *La piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État*, dirigé par Michèle Battesti (BATTISTI, Michèle (dir.), 2014), l'ambitieux projet du *Dictionnaire des corsaires et pirates* ainsi que l'ouvrage collectif *Histoire des pirates et corsaires de l'Antiquité à nos jours*, tous deux sous la direction de Gilbert Buti et Philippe Hrodej (BUTI, Gilbert, HRODEJ Philippe, 2013 ; 2016), ou encore *Elusive Pirates Pervasive Smugglers : Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, un autre ouvrage collectif plus spécifiquement dédié à la piraterie et la contrebande dans les mers de Chine (ANTHONY, Robert J. (ed.), 2010).

²⁰ ANDERSON, John L., 1995 : 176 ; ARNAUD, Pascal, 2016 : 22.

devinrent une synecdoque pour la piraterie elle-même. Le terme « drakkar » en français, quoiqu'impropre²¹, suffit à évoquer les raids des Vikings sur les côtes européennes (et au-delà), pour ne citer qu'un exemple. De façon générale, le terme de pirate était peu usité par les intéressés. Il était plus volontiers employé par les victimes de ces prédatations, ou par les pouvoirs cherchant à les réprimer, et possédait un caractère généralement péjoratif. Rarement les pirates employaient-ils ce terme pour se désigner eux-mêmes²².

Si cette définition paraît satisfaisante, elle évacue toutefois ce qui constitue la pierre d'achoppement de toute entreprise de définition universelle de la piraterie : le rapport à la légalité. Il existe en effet plusieurs formes de prédation maritime, qui seront généralement catégorisées en fonction de critères juridiques. Alors que certaines appropriations violentes, telles que la course en tant de guerre, sont formellement reconnues (voire encouragées) par les structures de pouvoir établies, c'est la violence maritime à caractère privé, généralement bannie par ces dernières, qui est considérée comme « piraterie »²³. Toutefois, si cette distinction est aisément applicable dans le cadre juridique d'un État qui se place en « police des mers »²⁴, elle ne va pas de soi lorsque ces prédatations dépassent la juridiction d'une seule entité politique. Certaines sociétés désignées comme organisations « pirates » par des pouvoirs extérieurs ne font, de leur point de vue, qu'appliquer un droit de prélever des « taxes » sur les navires passant dans les eaux sous leur contrôle qu'elles regardent comme leur propre juridiction²⁵, ou comme une juste rétribution pour des actions perpétrées par un groupe ou un pouvoir antagonique. Tel était par exemple le cas d'Alger au XVII^e siècle, qui justifiait souvent le recours à la course en temps de paix (c'est-à-dire, dans les faits, à une piraterie patronnée par un pouvoir politique) par le non-respect des accords de paix signés avec les Français, qui continuaient à se procurer des esclaves algériens dans d'autres ports méditerranéens pour fournir leurs chiourmes²⁶. Il faut dire que de façon générale, le statut du *corso* dans la Méditerranée des XV^e-XVII^e siècles était particulièrement flou : corsaire en tant de

²¹ S'il s'est aujourd'hui imposé dans nos représentations collectives des vikings, le terme « drakkar » est en réalité une invention du XIX^e siècle, et n'a jamais été employé par les intéressés pour désigner leur propres navires. Ceux-ci employaient des vocables tels que *langskip*, *knörr*, *skeid*, *skúta* ou *snekkja*. Cf. BOYER, Régis, 2008 : 52 ; 448-449.

²² SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 8-9 ; Michelle Battesti cite à ce sujet un vers de Samuel Taylor Coleridge (1772-1834) : « Aucun homme n'est un pirate à moins que ses contemporains ne s'accordent à l'appeler ainsi. » (« *No man is a pirate unless his contemporaries agree to call him so* »). Cf. BATTESTI, Michelle, 2014 : 14.

²³ ANDERSON, John L., 1995 : 176-178.

²⁴ GABRIELSEN Vincent, 2001 : 222.

²⁵ ANDERSON, John L., 1995 : 177 ; SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 22-25 ; ARNAUD, Pascal, 2016 : 23.

²⁶ CALAFAT, Guillaume, KAISER, Wolfgang, 2016 : 240 ; HEERS, Jacques, 2001, rééd. 2008 : 38-46.

guerre, portant lettre de marque du souverain et ne s'attaquant qu'aux bâtiments et aux côtes des nations ennemies, il ne désarmait pas pour autant en tant de paix, sans pour autant être désavoué par son prince²⁷. De fait, la prédation faisait partie du mode de vie même de certaines populations, maritimes ou non. Durant l'Europe du Haut Moyen Âge, razzias, pillages, captures et prélèvements de tributs forcés n'étaient pas tant une activité en marge de la guerre ou des pratiques sociales conventionnelles qu'un des moyens ordinaires de l'appropriation des biens et des humains²⁸. De même, la prédation maritime faisait partie intégrante du fonctionnement des sociétés de la Grèce antique, qui partageaient ce que Vincent Gabrielsen appelle une « mentalité de raid » (« raid mentality²⁹ »). La démarcation entre « flotte pirate » et « marine de guerre » pouvait également être brouillée par le recrutement de « pirates » dans les rangs des puissances navales, une pratique que l'on retrouve dans toutes les mers et à toutes les époques, de la Méditerranée antique³⁰ à la Chine des Song et des Yuan³¹, et bien sûr, dans le Japon médiéval³².

En Asie orientale, le terme généralement employé pour désigner un « pirate » était celui de *haize* (海賊) en chinois, prononcé *haejök* en coréen et *kaizoku* en japonais. Ce terme se compose ainsi de deux sinogrammes, le premier signifiant « mer », et le second « brigand » ou « bandit ». Le pirate était donc, au sens premier, un « brigand des mers », qui ne se différençait des brigands terrestres³³ que par l'utilisation de navires. Toutefois, le sinogramme 賊 (ch. *ze*/cor. *jök*/jap. *zoku*) possédait également un autre sens, celui de « rebelle » ou de « traître³⁴ », aussi fut-il largement employé, à travers l'histoire chinoise comme coréenne, pour désigner ceux qui refusaient l'autorité de la cour centrale. Le

²⁷ CALAFAT, Guillaume, KAISER, Wolfgang, 2016: 226 ; SICKING, Louis, 2014 : 284-287.

²⁸ Sur ce point, cf. KELLER, Rodolphe, 2012 : 18-19.

²⁹ GABRIELSEN Vincent, 2001 : 223-228.

³⁰ GABRIELSEN Vincent, 2001 : 223.

³¹ Voir par exemple le rôle des pirates Zhu Qing (朱清 ; ?-1302) et Zhang Xuan (張瑄 ; ?-1302), recrutés par le pouvoir des Yuan pour organiser les convois de taxes le long de la côte, ainsi que pour organiser leurs expéditions maritimes au Japon et en Asie du Sud-est. Cf. LO Jung-Pang, 2013 : 277 ; cf. *infra*, p. 216.

³² Cf. *infra*, « I.4.B.1 Développement de la piraterie au Japon ».

³³ La briganderie terrestre pouvait être désignée sous différents termes employant le sinogramme 賊, tels que 盜賊 (ch. *daozei*/cor. *tojök*/jap. *tōzoku*, litt. « brigands voleurs »), 山賊 (ch. *shanzei*/ cor. *sanjök*/jap. *sanzoku*, litt. « brigands des montagnes »), ou encore celui de 草賊 (ch. *caozei*/cor. *ch'ojök*/jap. *sōzoku*, litt. « brigands des herbes »).

³⁴ Cette acception du terme *zei* 賊 se retrouve par exemple dans le *Liji* (禮記 ; *Classique des rites*) : j. 9 « Transmission des rites » (禮運) : 是故謀閉而不興，盜竊亂賊而不作，故外戶而不閉，是謂大同。 (« Ainsi les complots étaient refermés et ne fleurissaient pas, les voleurs et larrons, les rebelles fauteurs de troubles ne se montraient pas, aussi les portes [donnant sur l']extérieur n'étaient-elles pas refermées. Voilà ce que l'on appelait la Grande Union »).

terme de *haizei/haejök/kaizoku* revêtait donc de façon implicite l'idée que le « pirate » était celui qui, sur mer, défiait l'ordre politique établi. Cela explique que le terme ait également servi, dans le cadre sociopolitique de la Chine des Ming (明 ; 1368-1644), à désigner des contrebandiers qui défiaient les interdits pesant sur le commerce maritime, sans pour autant commettre de prédatons à proprement parler³⁵. Toutefois, sur le plan juridique, la peine n'était pas la même pour un contrebandier que pour un voleur (la piraterie au sens propre entrant dans cette seconde catégorie). Alors que le premier encourait cent coups de bâton pour ses crimes³⁶, le second risquait cent coups de bâtons et un exil à trois mille *li* s'il n'avait pas réussi son forfait, et la décapitation s'il était parvenu à ses fins³⁷. Notons qu'à partir du Moyen Âge³⁸ se répandit en Chine le terme de *haikou* (

³⁵ Voir par exemple CALANCA, Paola, 2011 : 126-132 ; 2014 : 68-70 ; CARRE, Guillaume, 2019 : 299-303.

³⁶ *Daminglü*, j. 8, « Code civil » 戶律, « taxes » 課程, « Dissimulation de la cargaison de navires marchands » 船商匿貨 (cité par DANJO Hiroshi, 2013 : 106).

³⁷ Cf. CALANCA, Paola, 2011 : 283-284.

³⁸ Le terme de « Moyen âge » recouvre des périodes quelque peu différentes dans chacune des aires socioculturelles qui bordent la mer de Chine. Il est en effet généralement de mise en Asie orientale de calquer les périodisations sur les changements dynastiques ou politiques et de les faire correspondre avec les découpages traditionnels de l'histoire occidentale. Ainsi le Moyen âge (*Chungse sidae* 中世時代) coréen correspond à la dynastie des Wang du Koryŏ (高麗 ; 918-1392), suivie des Yi du Chosŏn (朝鮮 ; 1392-1897) que l'on qualifie parfois d'époque « prémoderne » (*kŭnse* 近世) – encore que les historiens coréens préfèrent bien souvent se cantonner à parler d'« époque Chosŏn » (*Chosŏn sidae* 朝鮮時代). Ce que l'on appelle le Moyen âge (*chūsei* 中世) japonais correspond à une époque qui débute plus tardivement qu'en Corée, couvrant les périodes de Kamakura (鎌倉時代 ; 1185-1333), des Cours du Sud et du Nord (南北朝時代 ; 1336-1392), Muromachi (室町時代 ; 1392- vers 1490) et la période Sengoku (戰国時代, ou période des « provinces en guerre » ; vers 1490-1573) (SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 13-19). Le Moyen âge japonais débute et s'achève donc plus tard que le Moyen âge coréen, mais la période qui constitue le cœur de cette étude (XIV^e – premier XV^e siècle) peut sans difficulté être étiquetée « époque médiévale » selon les conventions des traditions historiographiques de ces deux pays, et ce en dépit du fait qu'elle débordé sur les premières années de l'époque Chosŏn en Corée. En revanche, dans la tradition sinologique française, le Moyen âge désigne une période toute autre, puisque l'on y range par convention la période allant de l'effondrement des Han (漢 ; 202 av. J.-C.- 220) à la fin des Tang (唐 ; 618-907), tandis que les dynasties des Song (宋 ; 960-1279), Yuan (元 ; 1271-1367), Ming (明 ; 1368-1644) et Qing (清 ; 1644-1912) rentrent souvent dans la longue période des « Temps modernes », pour reprendre la terminologie employée par Jacques Gernet (GERNET, Jacques, 1972, rééd. 2005, vol. 1 : 219-222 ; vol. 2 : 19). Le monde académique anglo-saxon emploie quant à lui une autre périodisation qui distingue un « Moyen âge » (Middle Period) qui s'étendrait grosso modo de l'an 100 à 1500 (voir par exemple WYATT, Don J., 2008). Si ce découpage chronologique est sujet à débats (voir par exemple KNAPP, Keith, 2007), il permet toutefois d'englober sous une même périodisation l'ensemble des faits sociaux, économiques et politiques considérés dans cette étude. Nous y avons d'autant plus volontiers recours dans le cadre de notre thèse qu'il est également employé par Angela Schottenhammer pour décrire les développements de l'histoire maritime des mers de Chine, à ceci près qu'elle place la fin de ce Moyen âge au moment de l'établissement des Ming en 1368 (SCHOTTENHAMMER, Angela, 2012).

海寇³⁹), également composé du sinogramme signifiant « mer » et d'un second signifiant « piller » ou « pillard », un terme qui fut principalement usité à l'époque des Ming⁴⁰.

Le terme de *kaizoku* connut toutefois des développements très différents au Japon. S'il fut d'abord employé pour désigner, comme en Chine et en Corée, des groupes vivant de la prédation sur mer, le Moyen Âge japonais vit l'émergence d'une piraterie que l'on pourrait qualifier d'institutionnalisée, et qui en vint, au XVI^e siècle, à contrôler la vaste majorité des axes de circulations maritimes de l'archipel, devenant elle-même pouvoir politique. Les chefs pirates, depuis une île, une rade, un port, imposaient *de facto* un contrôle sur ce qu'il conviendrait d'appeler des eaux territoriales, percevant sur les navires qui les traversaient des droits de péages⁴¹. Les prémises de cette institutionnalisation apparurent dès la fin du XII^e siècle⁴², et avaient déjà atteint un point tel au début du XV^e siècle que l'ambassadeur du Chosŏn auprès du shogun, le lettré Song Hūigyōng (宋希璟 ; 1376-1446), put décrire le fonctionnement des pirates de la mer Intérieure japonaise autour de « Kamanggari » (可忘家利 ; c'est-à-dire Kamagari 蒲刈⁴³) : « Dans ces parages, il y a des pirates de l'est et des pirates de l'ouest. Si les navires qui viennent de l'est embarquent un pirate de l'est pour passer, alors les pirates de l'ouest ne causent aucun tort ; si les navires qui viennent de l'ouest embarquent un pirate de l'ouest pour passer, alors les pirates de l'est ne leur causent aucun tort. Ainsi Sōkin⁴⁴ embaucha un pirate de l'est pour sept ligatures⁴⁵ et l'embarqua à son bord. Lorsque le pirate arriva ici, il vint sur un petit esquif pour nous dire : "je suis venu jusqu'ici pour souhaiter la tranquillité de Son Excellence" »⁴⁶. Cette description illustre ainsi la prise de pouvoir effective de ces groupes « pirates » dans l'espace maritime japonais, quoique de façon

³⁹ La première occurrence connue est contenue dans le *Tongdian* (通典 ; *Totalité des institutions*) de Du You (杜佑 ; 735-812), achevé en 801. Cf. *Tongdian* : 172, « Provinces et districts » 州郡.

⁴⁰ YUN Sōngik, 2007 : 20.

⁴¹ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 331-334 ; SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 69-71 ; CARRE, Guillaume, 2017 : 879-880.

⁴² AMINO Yoshihiko, 1998 : 123-126.

⁴³ Les pirates de Kamagari et ceux des îles alentour (en particulier les îles de Kure 吳 et Nōmi 能美 ; actuelle préfecture de Hiroshima 広島県) faisaient partie de la sphère d'influence des Ōuchi, qui les recrutèrent fréquemment pour leurs opérations navales. Cf. SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 46.

⁴⁴ Sōkin (ou Shūkin 宗金 ; ?-1454) était un marchand de Hakata, actif autant dans les échanges avec la Chine des Ming qu'avec le Chosŏn durant la première moitié du XV^e siècle, et qui escorta l'ambassade de Song Hūigyōng de Hakata à Kyōto en 1420. Cf. *infra*, p. 716.

⁴⁵ Une ligature représentait mille pièces de monnaie de bronze (sapèque). Il s'agit donc ici de la somme de sept mille sapèques, une somme conséquente.

⁴⁶ 其地有東西海賊、東來舡載東賊一人而來、則西賊不害、西來舡載西賊一人而來、則東賊不害、故宗金給錢七貫買東賊一人載來、其賊倭到此、乘小舟來我曰、吾來此願官人安心焉 (NIH : 7^e mois, 22^e jour).

encore limitée en comparaison de la situation du XVI^e siècle⁴⁷. Dès lors, ces groupes, qui étaient identifiés sous l'appellation de « pirates » par les observateurs extérieurs, tant étrangers (les ambassadeurs coréens au Japon Song Hŭigyŏng ou Pak Sŏsaeng (朴瑞生 ; ?-?) au XV^e siècle⁴⁸, le Portugais Luis Frois (1532-1597) au XVI^e siècle⁴⁹, etc.) que japonais répondent-ils encore à la définition simple de « pirate » ? D'ailleurs, si le qualificatif de « pirate » leur est généralement accolé par des observateurs extérieurs, il ne revêt plus nécessairement, dès le XIV^e siècle, une connotation infâmante. De fait, nombre d'entre eux étaient recrutés par les seigneurs féodaux pour servir de force navale, et si dans la correspondance des seigneurs ils étaient désignés comme « pirates » (*kaizoku*), l'emploi du terme ne laissait transpar tre aucune forme de condamnation⁵⁰. De fait, les élites f dodales, dont la puissance reposait généralement sur la possession de terres arables produisant un revenu stable, dépendaient de ces « pirates » pour avoir accès à la mer et placer les populations maritimes sous leur patronage⁵¹. Le terme « pirate » dans cet emploi pouvait alors porter le signe de la reconnaissance d'une puissance f dodale envers une puissance maritime placée dans son réseau de vassaux. Les pirates pouvaient en contrepartie bénéficier d'exemptions fiscales sur leurs activités économiques et celles des populations sous leur « protection », faisant ainsi d'eux de véritables seigneurs f dodaux⁵². Non que la prédation par des groupes pirates cessât d'exister au Japon, loin s'en faut, mais la territorialisation progressive des puissances maritimes fut un des phénomènes caractéristiques de l'évolution du monde maritime japonais aux XV^e et surtout XVI^e siècles.

S'il est ainsi difficile de produire une définition universelle de la notion de « pirate » à travers l'histoire et les cultures, cela est tout aussi vrai pour la piraterie qui constitue l'objet de la présente étude, dont le rayon d'activité s'étend sur quatre aires sociopolitiques distinctes : le Japon, la Corée, la Chine et les Ry ky . Celle-ci est généralement désignée par le terme de *waegu* (倭寇) en coréen, prononcé *wak * en japonais et *wokou* en chinois. Formé des caractères 倭 (cor. *wae*/ch. *wo*/jap. *wa*), qui en

⁴⁷ SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 7.

⁴⁸ CWS : 1429.12.3 [5] ; cf. *infra*, p. 343.

⁴⁹ Cf. SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 6 ; 21.

⁵⁰ Nous évoquerons par exemple dans cette étude le cas des Kutsuna 忽那氏 (cf. *infra*, p. 457) et des Mitarai 御手洗 (cf. *infra*, p. 460), deux chefs pirates basés dans les îles de la mer Intérieure japonaise et qui furent recrutés par différents pouvoirs f dodaux pour mener des opérations navales le long des côtes de Ky sh  au XIV^e siècle.

⁵¹ Cf. *infra*, « I.4.B.1 Développement de la piraterie au Japon ».

⁵² SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 14-15.

Chine et en Corée désigne les Japonais, et 寇 (cor. *ku/ch. kou/ jap. kō*), qui comme nous l'avons vu plus haut signifie « piller » ou « pillard », le terme désignait des groupes pirates basés dans l'archipel japonais et qui razziaient les côtes du continent. Comme pour le terme de « pirate » (*kaizoku/haizei/haejōk*), celui de « pillard japonais » n'était pas employé par les pirates eux-mêmes, et se doublait de surcroît d'une dimension ethnique, de sorte qu'il se rapprochait davantage de vocables tels que « Barbaresques⁵³ » ou « Normands » (*Normanni* dans les sources carolingiennes⁵⁴), employés en Europe pour désigner des populations étrangères qui se livraient à la prédation sur mer (ou par-delà la mer). Il fut ainsi principalement usité par les Coréens et les Chinois pour désigner une piraterie émanant de l'archipel japonais entre les XIII^e et XVI^e siècles, avec deux grands pics d'activité, le premier dans la seconde moitié du XIV^e siècle et début du XV^e siècle — période qui constitue le cœur de la présente étude — et le second au milieu du XVI^e siècle.

Est-il seulement possible aujourd'hui de produire une définition concise et consensuelle de ce qu'est un *wakō/wokou/waegu* ? Le terme, employé dans divers contextes pour désigner des groupes variés, à la fois en tant que notion historique durant le bas Moyen Âge et en tant que notion historiographique dans les écrits des historiens contemporains, a à ce point été étirée, retravaillée, redéfinie que personne aujourd'hui n'est capable d'en proposer une définition unique. Certains historiens se proposent simplement de définir comme *wakō/wokou/waegu* tout ce qui fut ainsi dénommé dans les sources médiévales⁵⁵. La première occurrence du terme connue figure sur la stèle du roi Kwanggaet'o (廣開土 ; r. 391-412) du Koguryō (高句麗 ; 37 av. J.-C. - 668), érigée en 414, et qui signale qu'après une bataille contre les forces du Japon et du Paekche en 404, les « pillards japonais se débandèrent et un nombre incalculable fut massacré »⁵⁶. Cette première occurrence ne concerne donc pas le phénomène de piraterie que l'on observe à l'époque médiévale, mais cela n'a pas empêché certains auteurs, notamment en Corée, de parler de « *waegu* de l'Antiquité » (*kodae-ŭi waegu* 古代의 倭寇) dans leur histoire générale des *waegu*⁵⁷. Cette « piraterie » — en fait l'activité militaire de puissances

⁵³ Le vocable de Barbaresque ne rentra toutefois dans l'usage courant en Europe qu'une fois le grand pic de cette piraterie (XIV^e-XVI^e siècles) passé (HEERS, Jacques, 2001 : 7-8), tandis que le terme de *waegu/wokou* était utilisé par les contemporains de ces pirates (mais pas par les pirates eux-mêmes).

⁵⁴ PIRES, Helio, 2013 : 162.

⁵⁵ TANAKA Takeo, 1997 : 1-2.

⁵⁶ 倭寇潰敗、斬殺無数. Cité dans ISHIHARA Michihiro, 1964 : 76-77 ; TANAKA Takeo, 1982 : 12-13 ; YUN Sōngik, 2007 : 22-23.

⁵⁷ Voir par exemple CH'ŌE Pyōng-ok (et al.), 1993 : 13-49.

japonaises alliées du royaume du Paekche (百濟 ; 18 av. J.-C. - 660) — s’interrompt à la fin du VII^e siècle, suite à l’unification de la péninsule par le royaume du Silla (新羅 ; 57 av. J.-C. - 935), soit plus de cinq cents ans avant l’apparition de la piraterie médiévale qui nous intéresse ici. C’est en effet à partir XIII^e siècle que l’on commence à observer les prémices d’une piraterie débordant de l’archipel japonais en direction de la péninsule coréenne. La première juxtaposition des sinogrammes *wae* 倭 et *gu* 寇 se retrouve également dans les sources coréennes, à la date de 1223 : « des Japonais pillent Kŭmju » (倭寇金州)⁵⁸, peut-on lire dans le *Koryŏsa* (高麗史). Il ne s’agit toutefois pas à ce stade d’une expression forgée de deux sinogrammes, mais d’un sujet (« des Japonais ») et de son prédicat (« pillent »). La première occurrence du mot *waegu* en tant que substantif date de 1278 : cette année, Kubilaï Khan voulut retirer ses troupes mongoles stationnées sur la côte sud de la Corée depuis la première tentative d’invasion du Japon (1274), mais le roi du Koryŏ Ch’ungnyŏl (忠烈王 ; r. 1274-1308) estimait que cela n’était pas prudent car des représailles des Japonais étaient à craindre⁵⁹. S’il s’agit en effet de la première occurrence du terme, il est plutôt à comprendre dans le sens de « pillages par les Japonais » plutôt que de « pillards japonais », dans un contexte de fortes tensions militaires entre le Koryŏ et le Japon suite aux tentatives d’invasion du Japon par Kubilaï. Il faut attendre la seconde moitié du XIV^e siècle, quand la piraterie japonaise connut sa première période faste, pour que l’expression en vienne à désigner couramment ces pirates dans les textes coréens⁶⁰. C’est aussi à cette époque que l’expression se figea en Chine. Si la première mention connue se rencontre dans les écrits du lettré Cheng Duanli⁶¹ (程端禮 ; 1271–1345), vraisemblablement pour parler des exactions commises par un groupe de marchands sino-japonais en 1335⁶², ce n’est qu’à partir de l’époque des Ming que l’expression semble s’imposer dans le vocabulaire courant pour désigner cette piraterie à grande échelle émanant de l’archipel japonais⁶³.

⁵⁸ KRS : 22, 23b (1223.5.22).

⁵⁹ KRS : 28, (1278.7.17) : « De plus, on demanda que la garnison de Happ’o demeure sur place et défende contre les pillages des Japonais. » (又請留合浦鎮戍軍, 以備倭寇).

⁶⁰ TANAKA Takeo, 1982 : 15-16 ; YUN Sŏngik, 2007 : 24.

⁶¹ CHENG Duanli 程端禮, *Weizhai ji* 畏齋集 [Recueil de Weizhai], j. 5, in *Siku quanshu* 四庫全書, « Recueils » (集部) 5, « Œuvres collectées » (別集類), vol. 1199 ; MA Guang, 2015 : 66-67.

⁶² Concernant cette affaire, cf. *infra*, p. 241.

⁶³ La première mention du terme dans les sources de l’époque des Ming remonte à 1369 (MSL : 1369.4.24). Certains historiens écrivent que la première occurrence du terme *wokou* dans les textes chinois date de 1405 (cf. par exemple ISHIHARA Michihiro, 1965 : 70), ce qui est erroné.

Bien que tous ces groupes pirates, de la seconde moitié du XIV^e à la seconde moitié du XVI^e siècle, fussent désignés par le même terme de *wokou/waegu/wakō*, tant dans les sources chinoises et coréennes que dans l'historiographie contemporaine, ils étaient en réalité d'une nature bien différente. En effet, il est aujourd'hui largement accepté que la piraterie du XVI^e siècle fut, sinon créée, du moins largement exacerbée par le durcissement des interdits maritimes des Ming qui proscrivaient toute forme de commerce extérieur privé⁶⁴, et qu'une grande partie de ses acteurs était en réalité chinoise, à commencer par ses meneurs⁶⁵ — quoiqu'ils fussent pour beaucoup basés dans l'archipel japonais et habillés à la japonaise⁶⁶. En revanche, la première grande vague de piraterie japonaise au second XIV^e siècle précéda les interdits maritimes des Ming, qui furent en réalité créés en réponse à cette piraterie⁶⁷, et fut pour une majeure partie composée de groupes issus de l'archipel⁶⁸, de sorte que l'on distingue généralement dans l'historiographie une « haute période » et une « basse période » de la piraterie japonaise. Notons au passage que le terme de *wakō/wokou/waegu* n'était pas le seul à être employé dans les sources, les pirates étant également désignés sous les appellations de « pirates japonais » (倭賊 ; ch. *wozei*/cor. *waejök*/jap. *wazoku*), « barbares japonais » (倭夷 ; ch. *woyi*/cor. *waei*/jap. *wai*), ou tout simplement de « Japonais » (倭 ; ch. *wo*/cor. *wae*/jap. *wa*).

Bien que la grande piraterie japonaise disparût progressivement à partir de la fin des années 1580 sous les effets de l'unification du Japon par Toyotomi Hideyoshi (豊臣秀吉 ; 1537-1598)⁶⁹, le terme de *waegu* continua à être couramment employé en Chine et en Corée. Il fut par exemple utilisé pour décrire les invasions de la Corée par Toyotomi Hideyoshi (1592-1598), pourtant un conflit militaire interétatique et non une nouvelle

⁶⁴ C'est en tout cas ce qui poussa certains groupes marchands sino-japonais à s'adonner à la piraterie, phénomène qui fut également exacerbé par une présence insuffisante de l'autorité étatique dans certaines zones clés du littoral chinois, en particulier les îles du Zhejiang et la côte du Fujian. Sur ce point, voir CALANCA, Paola, 2011 : 130-135 ; 2014 : 72-75 ; CARRE, Guillaume, 2019 : 297-307.

⁶⁵ Les plus connus sont les Chinois Wang Zhi (王直 ; ?-1560) et Xü Hai (徐海 ; ?-1556).

⁶⁶ HASHIMOTO Yū et YONETANI Hitoshi, 2008 : 85-86.

⁶⁷ Cf. *infra*, « II.3.B. Entraver la liberté des mers ».

⁶⁸ Comme nous le verrons plus bas, il existe de nombreux débats quant à la composition des flottes pirates de cette période, mais notre étude montre que si des groupes chinois, et éventuellement des Coréens (dont beaucoup furent enrôlés de force en tant qu'esclave) purent se joindre aux pirates japonais, il est clair que l'origine de cette piraterie est profondément enracinée dans la société médiévale japonaise.

⁶⁹ Hideyoshi promulgua son premier ordre d'interdiction de la piraterie en 1587, qu'il réitéra l'année suivante, et plaça nombre des seigneurs des mers sous son propre vasselage. Cf. CARRE, Guillaume, 2017 : 888 ; SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 247-252.

vague de piraterie⁷⁰, mais aussi pour caractériser l'expansion impérialiste japonaise en Chine au début du xx^e siècle⁷¹. En revanche, le terme n'étant pas employé par les pirates eux-mêmes, ce n'est qu'au xviii^e siècle qu'il fut introduit au Japon, dans les écrits des lettrés de l'époque d'Edo, pour désigner un phénomène qui appartenait déjà à une époque historique révolue⁷².

Cette imprécision historique de la notion de *wakō/wokou/waegu* est sans doute une des raisons qui ont conduit à complexifier son emploi en tant que notion historiographique. L'historiographie contemporaine relative à cette piraterie possède déjà elle-même une histoire séculaire. La recherche japonaise sur le sujet débuta dès les années 1910, par des auteurs tels que Gotō Hideho (後藤秀穂 ; 1866-1932) ou Naganuma Kenkai (長沼賢海 ; 1883-1980), dont les premiers travaux sur la question datent respectivement de 1914 et 1919⁷³, mais c'est surtout à partir des années 1930 que le nombre de publications connut un essor marqué. Alimentée par l'incident de Mukden et le début de la guerre en Asie, la question des *wakō* trouva alors un nouveau souffle dans les milieux académiques⁷⁴. Il n'est pas surprenant, compte tenu du contexte général et de l'état de l'historiographie japonaise d'Avant-guerre, qu'une grande partie de ces travaux aient eu tendance à traiter cette piraterie comme le précurseur de l'expansion japonaise sur le continent⁷⁵. Les premiers travaux dédiés à la question de la piraterie *wakō* dans l'Après-guerre furent ceux de Tanaka Takeo (田中健夫 ; 1923-2009)⁷⁶, qui fut tout au long de la seconde moitié du xx^e siècle un des principaux spécialistes du sujet⁷⁷, abordant généralement la question du point de vue des relations extérieures japonaises. Outre Tanaka, nombre d'autres chercheurs participèrent au renouveau de la recherche durant l'Après-guerre, dont Ishihara Michihiro (石原道博 ; 1910-2010)⁷⁸, Tamura Hiroyuki (田

⁷⁰ CWS : 1608.8.17 [9] ; 1612.11.6 [6]. Notons toutefois qu'Hideyoshi composa des corps militaires spéciaux dont la mission expresse était de s'emparer des biens et des populations, aussi le pillage du patrimoine culturel et économique coréen fut organisé de façon systématique durant ce conflit. Sur ce point, cf. HA Woo Bong, 2015.

⁷¹ ISHIHARA Michihiro, 1964 : 320-327 ; CALANCA, Paola, 2014 : 63.

⁷² Sur ce point, voir SHAPINSKY, Peter D., "Japanese Pirate Bedtime Stories: Maritime Region and Memory in Kasai Shigesuke's *History of the South Seas Circuit*" (à paraître).

⁷³ Cf. ISHIHARA Michihiro, 1964 : 327-328. Pour une analyse détaillée de l'historiographie japonaise sur les *wakō* avant et pendant la guerre, voir YUN Söngik, 2008.

⁷⁴ ISHIHARA Michihiro, 1964 : 328-329.

⁷⁵ YUN Söngik, 2008 : 214-226 ; CARRE, Guillaume, 2019 : 282.

⁷⁶ TANAKA Takeo, 1959.

⁷⁷ TANAKA Takeo, 1966, 1982, etc.

⁷⁸ ISHIHARA Michihiro, 1964.

村洋幸)⁷⁹, puis à partir des années 1980 de chercheurs tels que Murai Shōsuke (村井章介) ou Takahashi Kimiaki (高橋公明) pour ne citer que quelques noms emblématiques. L'abondante recherche japonaise d'Après-guerre se caractérise par une volonté de s'extirper des biais colonialistes ou impérialistes de l'historiographie d'avant-guerre – de façon encore insuffisante, si l'on en croit certains critiques coréens⁸⁰.

La recherche sur les *wokou* en Chine remonte également à la première moitié du xx^e siècle, et comme au Japon, fut stimulée par l'expansionnisme japonais. Mais contrairement à la recherche japonaise, les travaux produits en Chine par des auteurs tels que Chen Maoheng (陳懋恒 ; 1901-1969)⁸¹ recherchaient souvent des précédents historiques à la défense contre l'envahisseur japonais⁸². Cette tendance historiographique liant les pirates médiévaux aux Japonais contemporains se poursuivit après la guerre, jusque dans les années 1980, avant d'être influencée par des conceptions marxistes de l'histoire – une tendance qui se retrouve, sans surprise, en Corée du Nord⁸³ –, insistant sur les liens entre les marchands chinois et japonais et les groupes pirates, décrits comme un produit du capitalisme naissant⁸⁴. De façon générale, la recherche en Chine se concentre aujourd'hui largement sur la seconde grande période de la piraterie japonaise au xvi^e siècle, tant parce qu'elle cibla principalement les côtes chinoises et comportait une majorité de Chinois dans ses rangs qu'en raison de la relative abondance de sources pour le xvi^e siècle⁸⁵. Notons toutefois l'importante production historiographique de Zheng Liangsheng (鄭樑生 ; 1929-2007), basé à Taiwan, qui a produit plusieurs travaux sur les relations Ming-Japon et les *wokou*⁸⁶, dont certains furent traduits en Japonais⁸⁷, ainsi qu'un vaste travail de compilation des sources relatives aux pirates japonais dans l'ensemble des textes de l'époque Ming⁸⁸. En dépit de ces quelques travaux, force est de

⁷⁹ TAMURA Hiroyuki, 1967.

⁸⁰ Voir par exemple Yi Chaebōm, 2003 ; Yi Young, 2014 ; etc.

⁸¹ CHEN Maoheng, 1934, 1957.

⁸² Pour le détail des recherches de cette période, cf. ISHIHARA Michihiro, 1964 : 320-327 ; YUN Sōngik, 2005 : 174-175 ; 2007 : 3 ; ZHENG Liangsheng, 2013 : 9-10 ; etc.

⁸³ Pour une étude détaillée de la perception des *waegu* par l'historiographie nord-coréenne, voir YUN Sōngik, 2009.

⁸⁴ Cf. YUN Sōngik, 2005 : 175-176 ; 2007 : 4-5.

⁸⁵ YUN Sōngik, 2007 : 6. Une des rares exceptions sont les travaux récents de Ma Guang (MA Guang, 2018 ; etc.) qui traitent de la transition Yuan-Ming (second xiv^e siècle).

⁸⁶ ZHENG Liangsheng, 2009.

⁸⁷ ZHENG Liangsheng, 1985 ; 2011.

⁸⁸ ZHENG Liangsheng, 1987.

constater que de façon générale, la recherche sur la piraterie dite japonaise a peu avancé en Chine ces cinquante dernières années⁸⁹.

En Corée, la recherche sur les *waegu* ne débuta qu'après la Libération, principalement à partir des années 1970 grâce aux travaux d'historiens tels que Son Hongnyöl (孫弘烈)⁹⁰. Ce n'est toutefois qu'à partir des années 1990 que la question commença à susciter un intérêt plus soutenu au sein des milieux académiques sud-coréens, avec les travaux de chercheurs tels que Yi Young (李領), Yun Söngik (尹誠翊) ou Kim Pohan (金普漢), qui depuis une trentaine d'années maintenant alimentent régulièrement la recherche sur le thème de la piraterie japonaise. Contrairement à la Chine, la recherche en Corée se focalise davantage sur la première grande période de la piraterie japonaise, celle du XVI^e siècle n'ayant que peu affecté la société coréenne, à l'exception des travaux de Yun Söngik, qui se concentrent sur la piraterie de l'époque des Ming en Chine⁹¹. Les recherches menées en Corée traitent de sujets variés, mais font toutefois une large place à la problématique de la répression de la piraterie, souvent du point de vue de l'histoire militaire⁹².

Enfin, en Occident, si le thème de la piraterie des *wakō/wokou/waegu* est régulièrement abordé de façon périphérique dans divers travaux traitant de la période⁹³, peu se concentrent sur la question. Citons les travaux de Benjamin Hazard⁹⁴ et So Kwan-Wai⁹⁵ dans les années 1960 et 1970, et plus récemment, ceux de Paola Calanca⁹⁶ ou Guillaume Carré, qui y consacre un chapitre entier dans son dernier ouvrage⁹⁷. La majeure partie de ces travaux ont toutefois tendance à s'intéresser à la seconde grande période de la piraterie dite « japonaise » (au XVI^e siècle), la période traitée dans la présente étude faisant encore l'objet de peu de recherches dans les milieux académiques occidentaux.

Cette riche histoire de la recherche sur la piraterie japonaise en Asie orientale et, dans une bien moindre mesure, en Occident, a été émaillée de débats, pour nombre

⁸⁹ CALANCA, Paola, 2014 : 67.

⁹⁰ SON Hongnyöl, 1975.

⁹¹ Voir par exemple YUN Söngik, 2007.

⁹² Voir par exemple CH'OE Pyöng-ok (et al.), 1993 ; KIM Kisöp, 1997 ; HAN Munjong, 1997 ; etc.

⁹³ Pour citer quelques travaux récents, voir CALANCA, Paola, 2011 : 125-136 ; 2014 : 63-79 ; SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 187-228 ; SMITS, Gregory, 2019 : 36-59.

⁹⁴ HAZARD Benjamin H., 1967.

⁹⁵ So Kwan-Wai, 1975.

⁹⁶ CALANCA, Paola, 2014.

⁹⁷ CARRE, Guillaume, 2019 : 273-322.

desquels le monde académique n'est pas encore parvenu à un consensus. Il est intéressant de noter que la plupart de ces débats non résolus concerne d'ailleurs la première grande vague de piraterie (XIV^e-XV^e siècles), résultat du manque de sources, sur lequel ont pu se greffer au fil des époques divers enjeux politiques et nationalistes⁹⁸. Ces débats se sont cristallisés autour de quelques points clés, que l'on peut ramener à deux grandes questions. La première concerne la composition ethnique des groupes pirates : en dépit de l'appellation couramment employée de « pirates japonais », il est en effet avéré que la majeure partie des pirates du milieu du XVI^e siècle étaient originaires de Chine, les Japonais ne représentant qu'une fraction de leurs effectifs⁹⁹. En revanche, la composition des flottes du XIV^e siècle fait encore débat. Il ne fait aucun doute que les Japonais y étaient majoritaires et que des Chinois rejoignirent leurs rangs (un fait clairement attesté dans les sources chinoises mais qui n'est guère reflété dans les sources coréennes, d'où les objections de certains historiens¹⁰⁰), mais c'est surtout autour de la présence ou non de Coréens sur les navires pirates que se sont cristallisées les controverses historiographiques. Durant les années 1980 et 1990, Tanaka Takeo¹⁰¹ et Takahashi Kimiaki¹⁰² ont soutenu la thèse que, comme pour la seconde grande vague de piraterie dite « japonaise », une majorité de pirates n'était en réalité pas issue de l'archipel japonais, mais de la péninsule coréenne et de l'île de Cheju. Si cette thèse est aujourd'hui largement réfutée¹⁰³, la question du caractère cosmopolite de la piraterie des XIV^e et XV^e siècles continue d'animer les débats. Murai Shōsuke, désirent s'affranchir des représentations nationales contemporaines, a proposé depuis les années 1990 un paradigme d'interprétation différent, incorporant les pirates dans sa thèse des « gens des frontières » (*kyōkaijin* 境界人), c'est-à-dire des populations qui vivaient en marge des sociétés concernées, et dont le rayon d'activité ordinaire enjambait les frontières étatiques actuelles¹⁰⁴. Ces populations partageaient ainsi une sphère de vie commune avec celles qui vivaient de l'autre côté de la mer, de sorte que la question de leurs origines ethniques ou nationales ne fait pas vraiment sens, car ils vivaient tous en marge des diverses sphères

⁹⁸ TANAKA Takeo, 1997 : 2 ; MURAI Shōsuke, 2013 : 126-128 ; Pour une vue d'ensemble des représentations des *wakō/wokou/waegu* dans les trois pays d'Asie orientale, voir YUN Sōngik, 2008.

⁹⁹ CALANCA, Paola, 2014 : 75-77.

¹⁰⁰ Voir par exemple Yi Young, 2013 : 95-107.

¹⁰¹ Voir par exemple TANAKA Takeo, 1997 : 9-16.

¹⁰² TAKAHASHI Kimiaki, 1987.

¹⁰³ Cf. HASHIMOTO Yū et YONETANI Hitoshi, 2008 : 83-84.

¹⁰⁴ MURAI Shōsuke, 1997 : 98-104 ; 2013 : 123-148.

politiques et socio-culturelles bordant la mer de Chine. Cette interprétation rencontre aujourd'hui un large succès dans les cercles académiques japonais¹⁰⁵, mais peine à s'imposer en Corée et en Chine¹⁰⁶.

La seconde question a trait au rapport entre les puissances féodales japonaises et les pirates. Le cœur du débat est de savoir si la piraterie fut ou non commanditée par une puissance féodale de l'archipel japonais, une question qui apparut dès l'origine de la recherche sur les pirates. Dès 1916, l'historien Fujita Akira¹⁰⁷ lia l'activité des pirates à la figure politique du prince Kaneyoshi (懷良親王 ; 1329-1383) de la cour du Sud¹⁰⁸, une thèse qui fut largement reprise et soutenue au Japon au moins jusque dans les années 1980¹⁰⁹, et l'est encore aujourd'hui dans les cercles académiques sud-coréens¹¹⁰, mais c'est surtout la question de l'implication du seigneur Shōni Yori-hisa (少弐頼尚 ; 1294-1371) et de son vassal Sō Tsuneshige (宗経茂 ; ?-1374), seigneur de l'île de Tsushima, qui est aujourd'hui au cœur des débats historiographiques, une thèse principalement développée et soutenue par l'historien sud-coréen Yi Young¹¹¹, mais qui n'a pas rencontré l'adhésion du monde académique japonais¹¹². De fait, le consensus qui tend à se dessiner actuellement au Japon est que ces populations maritimes (des « gens des frontières », pour reprendre l'expression de Murai) échappaient au contrôle strict des puissances terrestres et agissaient avant tout en fonction d'intérêts propres, quoique ceux-ci puissent ponctuellement rejoindre ceux de certaines puissances féodales à un niveau local¹¹³.

Définir la notion de *wakō/wokou/waegu*, ensevelie sous des siècles d'utilisations et d'interprétations variées, n'est donc pas une mince affaire, à tel point que certains historiens ont proposé de ne désigner sous le terme de *wakō/wokou/waegu* que ce qui fut

¹⁰⁵ Voir par exemple SEKI Shūichi, 2012 ; CARRE Guillaume, 2019 : 286-287.

¹⁰⁶ MURAI Shōsuke, 2013 : 126-128. Yi Chaebōm écrit par exemple que cette thèse n'est somme toute qu'une tentative des chercheurs japonais de dédouaner le Japon de ses responsabilités historiques (Yi Chaebōm, 2003 : 38). Évidemment, une telle critique ne relève pas tant d'une approche scientifique que politique, mais elle reste représentative du point de vue d'une certaine frange du monde académique sud-coréen. Voir aussi Yi Young, 2015 : 20-23.

¹⁰⁷ FUJITA Akira, 1916.

¹⁰⁸ Cf. *infra*, « II.2.D.3 Kaneyoshi et les forces de la cour du Sud ».

¹⁰⁹ SENO Umakuma, 1936 (cité par TANAKA Takeo, 1975, rééd. 2002 : 98-99) ; INAMURA Kenpu, 1959 : 1-13 ; KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 163-164 ; SATO Shinichi, 1974, rééd. 2008 : 495-496 ; etc. ; ŌTA Kōki, 2002 : 297-300 ; Pour une explication générale des débats sur la question, voir aussi HASHIMOTO Yū et YONETANI Hitoshi, 2008 : 81.

¹¹⁰ Yi Young, 12/2006 ; 12/2008 ; YUN Sōngik, 2011 : 96-99.

¹¹¹ Yi Young, 1999 ; 2007 ; 10/2008 ; 04/2009 ; 06/2011 ; etc.

¹¹² SEKI Shūichi, 2000 : 118-119 ; HASHIMOTO Yū, 2002 : 56-57 ; MURAI Shōsuke, 2003 : 84-85 ; MURAI Shōsuke, 2013 : 132-134.

¹¹³ HASHIMOTO Yū, 2002 : 56 ; MURAI Shōsuke, 2013 : 130-132.

ainsi dénommé dans les sources¹¹⁴. Le problème est que, nous l'avons dit, ce terme n'était utilisé qu'en Corée et en Chine, et ne saurait donc rendre compte de la situation intérieure du Japon. Ces groupes auraient donc été des « pirates » (*kaizoku*) à l'intérieur du Japon, et des « *wakō/wokou/waegu* » à l'extérieur, une distinction qui ne fait pas sens lorsque l'on traite du phénomène dans sa globalité, à l'échelle de la mer de Chine orientale. L'imprécision de la notion pousse parfois même certains chercheurs à distinguer des « *wakō/waegu/wokou* au sens restreint », qui ne désignerait que les groupes pirates du Moyen âge, des « *wakō/waegu/wokou* au sens large », qui lui engloberait aussi les groupes de marchands militarisés et les contrebandiers¹¹⁵. Pour éviter toutes ces complications et ambiguïtés, nous avons évité de recourir au terme *wakō/wokou/waegu* dans cette étude, et y avons préféré simplement le terme de « pirates japonais », voire « pirates sino-japonais » ou tout simplement « pirates » ou « pillards » en fonction du contexte particulier, un choix résultant tant de l'imprécision de la notion historique que de l'inconfort à employer une romanisation du terme qui obligerait à choisir ou à jongler entre les trois langues d'Asie orientale¹¹⁶.

3. Circulations maritimes

Nous venons donc de définir deux des trois notions-clé de cette étude, la mer de Chine orientale et la piraterie japonaise. Reste à clarifier ce que nous entendons ici par « circulations », et en particulier par « circulations maritimes ». Certes, la notion de « circulations » connaît une certaine popularité dans les sciences sociales depuis les années 1980¹¹⁷, mais nous ne cherchons pas ici à nous rattacher à un quelconque discours

¹¹⁴ TANAKA Takeo, 1997 : 1-2.

¹¹⁵ Voir par exemple TANAKA Takeo, 1982 : 56 ; YUN Söngik, 2007 : 49.

¹¹⁶ En Occident, chaque historien a tendance à préférer une romanisation en fonction de son aire socioculturelle de prédilection : *wokou* pour les sinologues (CALANCA, Paola, 2014 ; MA Guang, 2015 ; etc.), *wakō* pour les japonologues (HAZARD, Benjamin, 1967 ; CARRE, Guillaume, 2019 ; SMITS, Gregory, 2019 ; etc.), et *waegu* pour les coréanologues (BRUNETON, Yannick, 2017 : 859-861 ; etc.). Notons toutefois que de nombreux travaux occidentaux adoptent la romanisation japonaise du terme (*wakō*), même lorsqu'ils traitent de la Chine, de la Corée, ou de l'Asie orientale dans son ensemble (voir par exemple DUNCAN, John B., 2000 : 183-184 ; LO Jung-Pang, 2012 : 324 ; GIPOULOUX, François, 2009 : 108-110). Sans doute faut-il y voir d'une part l'influence de la recherche historiographique japonaise en Occident, qui possède une plus longue histoire que ses homologues chinois et coréens, et d'autre part le reflet de l'idée que les pirates étant japonais ou en tout cas implantés au Japon, l'emploi du terme sous sa forme japonaise est le plus pertinent. Mais comme nous l'avons vu, le terme ne fut jamais employé au Japon au Moyen Âge, aussi nous semble-t-il que des trois romanisations possibles, l'emploi de la forme japonaise est sans doute celui qui fait le moins de sens.

¹¹⁷ Voir par exemple les travaux de Pierre Bourdieu sur la circulation des idées (BOURDIEU, Pierre, 2002). Pour une réflexion sur la pertinence heuristique de la question des « circulations » comme objet d'étude

ou école de pensée ; nous cherchons simplement à désigner avec ce terme tout ce qui transite d'un point A à un point B en passant par la mer, ou plus précisément par bateau, car nous ne nous soucions ici que de circulations induites par l'humain, et non de phénomènes naturels tels que les migrations saisonnières de la faune marine ou les courants marins — quoique nous aurons également l'occasion d'expliquer en quoi les phénomènes naturels ont conditionné la vie des Hommes et leurs circulations maritimes. Pour reprendre la distinction évoquée par Pilar Bernaldo¹¹⁸, la question des circulations n'est ici pas tant comprise comme l'objet de notre étude, mais plutôt comme une approche épistémologique permettant de mettre en rapport divers aspects de l'histoire maritime de l'Asie orientale : circulation des hommes, circulation des biens, circulation des techniques et des idées, etc., nous ne nous interdisons d'aborder aucun de ces aspects du moment qu'il permet d'expliquer en quoi le phénomène de la piraterie japonaise constitua un moment charnière dans l'histoire de la mer de Chine orientale. Si le concept de « circulations maritimes » est souvent compris au sens des phénomènes économiques¹¹⁹, nous aborderons également au cours de notre étude la circulation des techniques (en particulier de l'évolution et l'hybridation de la construction navale) ou les échanges d'ordre diplomatique, deux types de « circulations » qui ne sont pas d'ordre économique à proprement parler, mais qui eurent malgré tout, il est vrai, d'importantes répercussions sur le fonctionnement de l'économie maritime. Nous parlerons ainsi de commerce, de campagnes pirates, de diplomatie, d'évolution et de transfert des techniques, etc. Cette diversité des thèmes pourrait de prime abord donner une apparence décousue à notre travail, mais comme nous le verrons au cours de cette étude, la piraterie japonaise ne fut étrangère à aucun, aussi nous a-t-il paru pertinent, pour comprendre le phénomène dans sa globalité, de l'aborder sous cet angle général des « circulations maritimes ».

historiographique, voir BERNALDO, Pilar, González, 2015. La question des circulations fait coïncidemment partie des axes de recherche actuels du laboratoire « Chine, Corée, Japon » (UMR 8173), auquel nous appartenons (l'axe 1, intitulé « Circulations, appropriations et réseaux en Asie », et l'axe 3, intitulé « Savoirs et techniques : pratiques, objets et circulations »), témoignage de l'intérêt continu suscité par cette problématique dans les milieux académiques. Nos recherches s'insèrent ainsi, de façon fortuite, dans les grandes thématiques de recherche partagées par de nombreux spécialistes de l'Asie orientale.

¹¹⁸ BERNALDO, Pilar González, 2015 : 2-5.

¹¹⁹ Le thème des « circulations maritimes » a par exemple récemment été employé dans l'ouvrage collectif sous la direction de Michel Bertrand et Jean-Philippe Priotti, intitulé *Circulations maritimes : l'Espagne et son empire (XVI^e-XVIII^e siècle)* pour regrouper des travaux relatifs aux activités commerciales au sein de l'empire espagnol à l'époque moderne (cf. BERTRAND, Michel, PRIOTTI, Jean-Philippe (dir.), 2011).

4. Les sources

De quelles sources l'historien dispose-t-il pour entreprendre un tel travail ?

Signalons d'emblée que les marins eux-mêmes n'ont presque pas laissé d'écrits. Notre connaissance des affaires de la mer de Chine orientale est avant tout informée par les écrits de lettrés, d'érudits, de religieux ou de dignitaires du pouvoir politique qui ont recueilli leurs témoignages, avec plus ou moins de fidélité, ou produit des discours à leur sujet. Et si cela est vrai pour les marins dans leur ensemble, cela l'est encore plus pour les pirates, dont les activités par nature ne se prêtaient pas à laisser des témoignages écrits, potentiellement compromettants. Nous devons donc nous satisfaire de sources partielles, lacunaires, et ne présentant toujours qu'un point de vue qui n'est pas celui des intéressés. À ceci s'ajoute la relative rareté des sources pour l'époque considérée, qui oblige l'historien à croiser et comparer les sources disponibles dans les trois grandes aires culturelles d'Asie orientale.

Les sources relatives à la piraterie étant très rares au Japon, l'essentiel de notre connaissance du phénomène est issu des sources coréennes et chinoises¹²⁰. Les sources japonaises nous renseignent toutefois sur le contexte sociopolitique en arrière-plan de la piraterie, les rapports de pouvoir à l'intérieur du pays, et les relations diplomatiques avec l'extérieur. Contrairement à la Chine et à la Corée, deux États fortement centralisés dont les autorités ont produit des histoires officielles à des fins politiques et administratives, le Japon ne produisit plus d'histoire officielle après le x^e siècle. Les sources médiévales du Japon sont ainsi de natures très disparates. Divers types de documents nous sont en effet parvenus, tels que des journaux personnels (la plupart rédigée par des nobles de la capitale¹²¹ ou dignitaires du *bakufu*, et très peu proviennent de la région de Kyūshū), des recueils de documents diplomatiques comme le *Zenrin Kokuhōki* (善隣国宝記 ; *Chronique des bonnes relations de voisinage comme trésor pour le Pays*), compilé et commenté par le moine Zuikei Shūhō en 1470¹²², des chroniques historiques telles que le *Azuma Kagami* (

¹²⁰ TANAKA Takeo, 1997 : 2.

¹²¹ Citons par exemple le *Meigetsuki* (明月記 ; *Journal de la lune brillante*), journal de Fujiwara no Teika (藤原定家 ; 1162-1241), qui contient quelques rares mentions au sujet de la piraterie japonaise en Corée au début du XIII^e siècle, ou le *Mansai jugō nikki* (満濟准后日記 ; *Journal de Mansai Jugō*), rédigé par le moine Mansai (満濟 ; 1378-1435), qui a longtemps servi en tant qu'abbé (*zashu* 座主) du monastère Daigo (醍醐寺). Proche du bakufu, il fut régulièrement consulté par le shōgun Yoshimochi sur diverses questions, religieuses, politiques ou diplomatiques. Son journal est une précieuse sources d'informations sur les rouages internes du bakufu de Muromachi au début du XV^e siècle.

¹²² HASHIMOTO Yū, 2015 : 459 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2002 : 413.

吾妻鏡 ; *Miroir de l'Est*), chronique du shogunat de Kamakura couvrant les événements politiques économiques et culturels survenus durant la période 1180-1266¹²³, ou encore une catégorie de documents fréquemment désignée sous l'appellation générique de « sources bouddhiques » (*bukkyō shiryō* 仏教史料), et qui regroupent les journaux des moines (peu nombreux), les recueils de paroles de grands maîtres à leurs disciples, les biographies (voire hagiographies) de moines (*sōden* 僧伝), ou encore les chroniques de temples et monastères (*jiden* 寺伝), documents qui mentionnent parfois les circulations maritimes entre le Japon et la Chine, et en de rares occasions vers la Corée également¹²⁴. Outre ces textes ou compilations constitués en ensembles plus ou moins cohérents, nous trouvons également des sources éparses, extraites de fonds d'archives, la plupart du temps provenant d'anciennes maisons seigneuriales ou conservés au sein d'institutions religieuses (monastères ou sanctuaires), et que l'on range généralement sous la catégorie de « manuscrits anciens » (*komonjo* 古文書), un terme qui dissimule en réalité une grande variété de documents. On y trouve pêle-mêle : des ordres et édits émanant de suzerains vers leurs vassaux et des rapports ou des serments de vassaux envers leurs suzerains ; des documents juridiques tels que des plaintes, des témoignages et bien sûr des verdicts ; des chartes ayant trait à la possession de terres ou de titres (succession, don, vente et achat, etc.), ou concernant certains privilèges ou exemptions fiscales ; la correspondance entre seigneurs, souvent pour le règlement d'affaires en cours ; des documents relatifs aux transactions économiques : contrats de vente, reconnaissance de dette, commande d'articles ou de produits spécifiques, etc. Il ne s'agit pas là d'une liste exhaustive, mais elle suffit à donner un aperçu de la grande diversité qu'il existe au sein de cette catégorie de sources. La majorité de ces documents nous sont parvenus car ils ont été conservés dans les archives privées des familles et se sont ainsi transmis de génération en génération jusqu'à nous, parfois sous leur forme originelle, et parfois sous forme de copies plus tardives. Évidemment, les premiers sont généralement plus fiables, quoique que des manuscrits apocryphes (*gimonjo* 偽文書) fussent également produits dès le Moyen âge dans le but d'appuyer une revendication, par exemple dans le cadre d'un

¹²³ Pour une brève description en français de cet ouvrage, voir par exemple *Dictionnaire historique du Japon*, « Azuma-kagami 吾妻鏡 ».

¹²⁴ Enomoto Wataru en particulier les exploite habilement pour analyser les circulations commerciales entre la Chine et le Japon de l'époque Yuan, car les moines voyageaient généralement sur les jonques marchandes qui transitaient entre les deux pays. Cf. ENOMOTO Wataru, 2007 et 2008.

procès, où ces manuscrits servaient de pièces justificatives ¹²⁵. L'utilisation de ces documents comme pièces justificatives dans le cadre de procès ou de litiges éventuels est également la raison pour laquelle nombre de ces archives familiales ont été conservées et nous sont parvenues ¹²⁶. L'État japonais ne possédant pas de pouvoir central qui produisait ses propres archives de référence, les maisons seigneuriales devaient se constituer leurs propres archives pour justifier de leur statut, de leurs possessions, de leur lignage, etc.

C'est généralement à partir de cet ensemble hétéroclite de sources privées, qui prises séparément ne jettent un éclairage que très partiel sur un fait historique donné et doivent donc être scrupuleusement comparées, évaluées et critiquées pour être ensuite incorporées à un récit historiographique structuré et cohérent, que s'écrit l'histoire du

¹²⁵ SATO Shinichi, 1997, rééd. 2003 : 5-6.

¹²⁶ La plupart des manuscrits produits avant le xv^e siècle ont aujourd'hui été édités et publiés dans divers recueils. Les fonds d'archives familiaux les plus conséquents ont généralement fait l'objet de publications spécifiques, à l'instar des *Aokata monjo* (青方文書 ; *Manuscrits des Aokata*) (SENO Seiichirō 瀬野精一郎, *Aokata monjo* 青方文書 [Manuscrits de Aokata], 2 vol., Zokugunsho Ruijū Kanseikai 続群書類従完成会, Tōkyō, 1976, rééd. 1986) ou des *Matsuratō Ariura monjo* (松浦党有浦文書 ; *Manuscrits des Ariura de Matsura*) (FUKUDA Ikuo 福田以久生, MURAI Shōsuke 村井章介 (éd.), *Kaitō Matsuratō Ariura monjo* 改訂松浦党有浦文書 [Manuscrits des Ariura du Matsuratō – version corrigée], Seibundō 清文堂, Ōsaka, 2001), deux fonds d'archives concernant des maisons guerrières du nord-ouest de Kyūshū et qui remontent à l'époque de Kamakura pour leurs documents les plus anciens. Mais dans la plupart des cas, les familles dont les fonds d'archives remontent au Moyen-âge n'ont conservé que quelques documents épars pour cette période. Ceux-ci ont alors été publiés dans des recueils collectifs, concernant généralement des périodes de l'histoire japonaise, tels que le *Kamakura ibun* (鎌倉遺文 ; *Manuscrits conservés de Kamakura*) (TAKEUCHI Rizō 竹内理三, *Kamakura ibun* 鎌倉遺文 [Documents de l'époque de Kamakura], 46 vol., Tōkyōdō shuppan 東京堂出版, Tōkyō, 1971-1995), regroupant la totalité (à quelques exceptions près) des 36 000 manuscrits de la période de Kamakura en 42 volumes (auxquels ont été rajoutés par la suite 4 volumes additionnels pour les manuscrits qui avaient été omis lors de la première publication), et présentés de façon chronologique, suivi d'une catégorie spéciale pour les quelques 9 000 manuscrits qui ne portent pas de date. Le recueil que nous avons le plus utilisé pour cette étude est le *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen* (南北朝遺文—九州の編 ; *Manuscrits conservés des cours du Nord et du Sud - Tome de Kyūshū*), regroupant les 7140 manuscrits connus de Kyūshū pour la période 1333-1392 (SENO Seiichirō 瀬野精一郎, *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen* 南北朝遺文—九州の編 [Documents de l'époque des Cours du Sud et du Nord - Tome de Kyūshū], 7 vol., Tōkyōdō shuppan 東京堂出版, Tōkyō, 1981). D'autres recueils adoptent une approche plus thématique, tel que le *Matsuratō kankei shiryōshū* (松浦党関係史料集 ; *Recueil de sources relatives au Matsuratō*), qui regroupe tous les manuscrits relatifs au Matsuratō, mais aussi tout autre type de source parlant de ce groupe de guerriers, tel que des passages de l'histoire officielle coréenne (principalement les *Sillok*) (SENO Seiichirō 瀬野精一郎, *Matsuratō kankei shiryōshū* 松浦党関係史料集 [Recueil de sources historiques sur le Matsuratō], 4 vol., Zokugunsho Ruijū Kanseikai 続群書類従完成会, Tōkyō, 1996). Enfin, il est essentiel de mentionner la collection *Dainippon shiryō* (大日本史料 : *Sources du Grand Japon*), visant à publier de façon exhaustive la totalité des archives du Japon, du ix^e siècle à 1867, débutée en 1901 par le Shiryō hensanjo (史料編纂所 ; Bureau de compilation des documents historiques), un organisme créé durant l'ère Meiji et implanté depuis 1888 dans l'Université de Tōkyō. Entreprise colossale, elle se poursuit aujourd'hui et devrait durer encore plusieurs décennies. Pour une explication générale de la tâche du Shiryō hensanjo et de ses limites ; cf. MURAI Shōsuke, 2014 : 93-105.

Japon médiéval, et ce depuis au moins le ^{xvii}^e siècle¹²⁷. Par conséquent, ce que les sources japonaises nous permettent de percevoir est radicalement différent de ce que les histoires officielles coréennes et chinoises nous montrent. Ces dernières sont le produit de bureaucraties centralisées se reposant sur des pratiques littéraires remontant à l'Antiquité et qui sont généralement passées par une ou plusieurs phases de réécriture, tandis que les sources japonaises sont bien souvent des documents à visée pratique, rédigés dans le cadre du fonctionnement ordinaire de la vie des populations à divers étages de la société, et qui n'ont pas subi d'altérations ultérieures, à moins bien sûr d'être en présence de documents apocryphes¹²⁸. Cela ne signifie pas pour autant qu'elles soient exemptes du biais des élites, puisque ces documents furent principalement produits, conservés et transmis à la postérité par les élites guerrières, aristocratiques ou religieuses, de sorte qu'ils reflètent plus largement leurs perspectives que celles des gens du commun. Toutefois, du fait de la nature féodale de la société japonaise, les archives familiales japonaises permettent bien souvent de mieux appréhender les situations particulières aux différentes localités, au gré des aléas de la conservation. Certaines régions ou localités sont ainsi mieux documentées que d'autres, et, aubaine pour la présente étude, l'île de Kyūshū possède justement un corpus de manuscrits médiévaux relativement abondant par rapport au reste du pays¹²⁹.

Les sources médiévales japonaises utilisent des styles d'écriture variés, du japonais médiéval « pur », parfois seulement rédigé en *kana*, sans sinogramme, au chinois classique (*kanbun* 漢文), plus rare, en passant par le style dit « forme mélangée sino-japonaise » (*wakan konkōtai* 和漢混交体), qui introduit des tournures de phrase tirées de la lecture en japonais du chinois classique (*kundoku* 訓読), et surtout par le style dit « chinois classique modifié » (*hentai kanbun* 変体漢文), composé presque exclusivement de sinogrammes, mais dont la forme et la grammaire s'éloignent sensiblement de celles du chinois classique. À cette grande variété de styles s'ajoutent quelques particularités de la langue locale, particulièrement visibles lorsqu'un texte est écrit en japonais « pur » et de façon phonétique (en *kana*), autant de facteurs qui ne facilitent pas la tâche de l'historien

¹²⁷ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 31.

¹²⁸ SATO Shinichi, 1997, rééd. 2003 : 1.

¹²⁹ SATO Shinichi, 1997, rééd. 2003 : 35.

et qui rendent la compréhension de certains documents difficile et sujette à interprétations.

Signalons également que l'archipel des Ryūkyū, faisant aujourd'hui partie du Japon mais qui était au Moyen âge un royaume indépendant¹³⁰, possède son propre corpus de sources, distinct du Japon par sa langue, mais aussi par sa nature. S'il ne fait aucun doute que comme au Japon, la société des Ryūkyū produisait de nombreux manuscrits, presque aucun ne nous est parvenu. De fait, les sources relatives aux Ryūkyū médiévales sont aujourd'hui extrêmement pauvres, et se cantonnent principalement à deux types de documents. Le premier est l'histoire dynastique *Chūzan Seikan* (中山世鑑 ; *Miroir des générations du Chūzan*), achevé en 1650, une histoire officielle des dynasties Shō (尚) et de leurs prédécesseurs, et compilée postérieurement aux faits rapportés, puisque l'ouvrage débute au XIII^e siècle. Sa fiabilité concernant les événements des XII^e–XV^e siècles est plus que douteuse, le récit de la fondation et de l'unification du royaume ayant été tournés à la faveur des conquérants. Il s'agit toutefois d'une des seules sources locales disponibles, que l'on peut recouper avec les données archéologiques et les mentions éparses dans les documents des pays voisins (principalement la Chine et la Corée) pour tenter de reconstituer les faits historiques de la fin du XIV^e siècle et début du XV^e siècle¹³¹. Quelques bribes d'informations sur cette époque sont également contenues dans l'autre type de sources, le *Omoro sōshi* (おもろさうし ; *Notes des Omoro*), un recueil de chants religieux anciens (appelés *omoro* おもろ), compilé de 1531 à 1623 (22 *kan*). Recueil tardif, hérité de la tradition orale et à une forte connotation religieuse, le *Omoro sōshi* contient toutefois certains chants remontant au XIII^e siècle, et nombre d'entre eux sont des louanges à des *aji* ou autres personnages influents, évoquant des batailles et autres événements historiques marquants, sans toutefois les dater avec précision. Transcrits à l'aide des *kana* japonais, le sens de nombre de ces chants est sujet à interprétation, et plusieurs n'ont à ce jour jamais été déchiffrés. Si certains historiens ont tenté de reconstituer la réalité historique sous-jacente de ces textes au sens souvent énigmatique, la part d'interprétation demeure souvent bien trop grande pour considérer l'ouvrage comme une source historique fiable¹³². Et pourtant, ce recueil couplé à l'histoire dynastique,

¹³⁰ Concernant l'histoire des Ryūkyū durant la période considérée dans cette étude, cf. *infra*, « III.3.A. Un nouvel axe prospère : la route des Ryūkyū ».

¹³¹ Cf. HANEJI Chōshū, MOROMI Tomoshige (éd.), 2011 : 1-3 ; YOSHINARI Naoki, FUKU Hiromi, 2006 : 9-10.

¹³² cf. YOSHINARI Naoki et FUKU Hiromi, 2006 : 10-11 ; SMITS, Gregory, 2019 : 3-4.

constituent les deux seules sources locales nous renseignant sur l'histoire du pays durant la période considérée ici. Autant dire que la part d'incertitude est particulièrement élevée en ce qui concerne la place des Ryūkyū dans les réseaux maritimes est-asiatiques, l'essentiel de cette histoire devant s'écrire à partir des informations contenues dans des corpus de sources étrangères, notamment chinoises et coréennes.

Nous l'avons dit, les types de sources disponibles en Chine et surtout en Corée sont bien moins variées qu'au Japon. La Chine possède une longue tradition historiographique, que l'on fait souvent remonter à Sima Qian (司馬遷 ; 135 ?-93 ? av. J.-C.) , qui poursuivit et acheva l'œuvre historiographique initiée par son père Sima Tan (司馬談 ; ?-110 av. J.-C.), intitulée *Shiji* (史記, *Mémoires historiques*). Composée d'une partie consacrée aux annales dynastiques, et d'une partie consacrée aux biographies de personnages importants (genre dit « annales-biographies » *jizhuan* 紀傳), le *Shiji* retrace l'histoire des premiers empereurs mythiques jusqu'au début de l'époque des Han, dont Sima Qian était le contemporain¹³³. Bien qu'il existât déjà des scribes historiographes à la cour des Han, dont Sima Qian faisait lui-même partie, l'écriture de l'« histoire officielle » (*zhengshi* 正史) ne fut institutionnalisée qu'à l'époque des Tang (唐 ; 618-907¹³⁴). Une procédure rigoureuse fut alors établie, et devint le modèle pour les dynasties chinoises suivantes, mais aussi pour la Corée à partir de l'époque Koryō. Les historiographes étaient dès lors chargés de tenir un journal des affaires de la cour, dans lequel les rapports, les discussions et les décisions prises par le gouvernement étaient consignées. À la mort de l'empereur, ces journaux étaient compilés et refondus en « annales véridiques » (*shilu* 實錄) du règne qui venait de s'achever, puis détruits. Les *Shilu* étaient à leur tour utilisés pour compiler une « Histoire nationale » (*guoshi* 國史), régulièrement révisée et complétée. Enfin, lorsqu'une dynastie s'effondrait, le nouveau régime faisait compiler l'histoire officielle de la dynastie précédente, principalement sur la base de l'histoire nationale¹³⁵. Ces histoires dynastiques officielles étaient fortement empreintes d'idéologie confucéenne, selon laquelle un souverain était dépositaire du « mandat céleste » (*Tianming* 天命) en vertu de ses qualités morales grâce auxquelles il exerçait un pouvoir juste et vertueux et faisait régner l'ordre et les bonnes mœurs au sein de la société qu'il gouvernait. *A contrario*, les

¹³³ GERNET, Jacques, 1972, rééd. 2005 (vol. 1) : 212-213.

¹³⁴ CHAUSSENDE, Damien, 2020 : 658-659.

¹³⁵ ARRAULT, Alain, 2015 : 211-212.

luttons factionnelles, les invasions extérieures, les révoltes ou les renversements dynastiques étaient le signe de ses défaillances morales, de sorte que l'ancêtre fondateur d'une dynastie était nécessairement un souverain vertueux et éclairé possédant des capacités hors-normes, tandis que la destitution du dernier souverain d'une dynastie était forcément la conséquence de sa propre dépravation qui lui avait coûté le mandat céleste au profit de son successeur¹³⁶. En aucune façon le dernier souverain d'une dynastie ne pouvait-il être la simple victime de circonstances hors de son contrôle, et ce n'est bien naturellement pas les compilateurs des histoires dynastiques, qui écrivaient sous le patronage du nouveau régime, souvent même durant le règne du nouveau fondateur, qui allaient remettre en question une telle vision du déroulement historique. Les histoires officielles d'une dynastie ont ainsi tendance à suivre une trame narrative débutant par un éloge du fondateur, héritier du mandat céleste, et qui s'achève par les règnes d'un ou plusieurs souverains décrits comme dépravés et incompétents, et donc responsables de la chute de la dynastie et de son remplacement par le nouveau régime¹³⁷.

Plusieurs de ces histoires officielles ont été consultées lors de l'élaboration de la présente étude : le *Songshi* (宋史, *Histoire des Song*), promulgué en 1343, le *Yuanshi* (元史, *Histoire des Yuan*), promulgué en 1370, et le *Mingshi* (明史, *Histoire des Ming*). Alors que la compilation du *Yuanshi* fut réalisée en deux ans à peine¹³⁸, au point que certains lettrés chinois de l'époque des Qing ont estimé qu'il s'agit de la pire histoire dynastique chinoise¹³⁹, le *Mingshi* connut pour sa part un processus de compilation particulièrement long, étalé sur près d'un siècle. L'empereur Shunzhi (順治 ; r.1635-1661) ordonna bien sa compilation dès 1645, mais elle ne fut achevée qu'en 1735, car les compilateurs ne s'accordaient pas sur la forme à adopter¹⁴⁰. Étant donné que le *Mingshi* est principalement basé sur les *Shilu* des Ming, qui sont les premiers *Shilu* de l'histoire chinoise à nous être parvenus, nous préférons de façon générale nous référer à ces derniers dans le corps de

¹³⁶ SMITS, Gregory, 2019 : 1-2.

¹³⁷ ARRAULT, Alain, 2015 : 215.

¹³⁸ La compilation fut même plus rapide, puisqu'une première phase de compilation débutée en 1369 ne dura que 188 jours et aboutit à un ouvrage en 159 *juan*, qui fut ensuite complété en 1370 par l'ajout de 53 *juan* compilés en 143 jours. Par conséquent, la compilation de cette histoire dynastique dura en réalité moins d'un an (WANG Huayan, 2020 : 769-770).

¹³⁹ WANG Huayan, 2020 : 772-773.

¹⁴⁰ La difficulté pour les compilateurs résidait dans le double enjeu politique de légitimer le pouvoir des Qing tout en facilitant le ralliement des élites chinoises à un pouvoir d'origine étrangère. Pour une description détaillée du processus de compilation du *Mingshi*, cf. HUANG Aiping, 1994 et CHEVALEYRE, Claude : 2020.

notre étude, dès lors qu'ils sont plus détaillés et fiables. Notons toutefois que ces *Shilu* sont incomplets, puisqu'ils ne furent pas compilés pour le règne du second empereur, Jianwen (建文 ; r. 1398-1402), renversé lors d'un coup d'état mené par son oncle, qui devint en 1402 l'empereur Yongle¹⁴¹ (永樂 ; r. 1402-1424). Il existe donc un vide de quatre années dans l'histoire officielle des Ming, en plein milieu de la période considérée dans la présente étude.

Si les histoires officielles figurent parmi les matériaux les plus fréquemment employés dans notre étude, nous avons également eu recours à divers autres documents de façon complémentaire, notamment les monographies locales (*difangzhi* 地方志 ; « Traité sur les localités »), un type de traité abordant l'histoire, la géographie, l'économie, l'administration, les personnalités célèbres et divers autres aspects liés à une localité précise. Ces ouvrages apparurent à l'époque des Song, et devinrent particulièrement populaires aux époques Ming et Qing¹⁴². Ils contiennent pour certains des informations sur des affaires de piraterie qui ne sont pas citées dans l'histoire officielle, permettant ainsi de compléter celle-ci. Nous pouvons citer parmi les quelques monographies employées dans cette étude le *Jiajing Ningbofuzhi* (嘉靖寧波府志 ; *Monographie de la préfecture de Ningbo de l'ère Jiajing*), compilée en 1559 par les lettrés Zhou Xizhe (周希哲 ; 1517- ?) et Zhang Shiche¹⁴³ (張時徹 ; 1500-1577), ou encore le *Zhangzhoufuzhi* (漳州府志 ; *Monographie de la préfecture de Zhangzhou*), un ouvrage qui a connu de nombreuses révisions et augmentations au cours du temps. D'abord compilé en 1011 (version aujourd'hui disparue), il aurait fait l'objet de nombreux ajouts au cours des siècles suivants, et ce jusqu'au XIX^e siècle¹⁴⁴.

Nous avons également eu recours à divers traités relatifs aux pays voisins de la Chine ou relatifs aux affaires militaires de l'empire. Cette catégorie de sources englobe le *Xuanhe fengshi Gaoli Tujing* (宣和奉使高麗圖經 ; *Livre illustré*¹⁴⁵ *de l'ambassade de*

¹⁴¹ MURAI Shōsuke, HASHIMOTO Yū, 2015 : 5-6 ; DARDESS, John W., 2012 : 31-34.

¹⁴² Pour une synthèse sur les monographies locales, cf. CHEVALEYRE, Claude : 2020 ; DE SAINT-DENIS, ALEXANDRE, 2020.

¹⁴³ Une version numérisée de l'ouvrage est disponible en ligne sur le site de la bibliothèque de l'université de Waseda 早稲田大学. URL : https://www.wul.waseda.ac.jp/kotenseki/html/ru05/ru05_01570/index.html (dernière consultation le 20/10/2020).

¹⁴⁴ La version utilisée ici est celle de 1628 (an 1 du règne de Chongzhen 崇禎).

¹⁴⁵ Les livres du genre *tujing* (圖經 ; livre illustré) étaient des ouvrages composés de cartes et illustrations accompagnés de textes explicatifs. Ils sont attestés dès l'époque des Sui (隋 ; 581-618) mais remontent

Xuanhe au Koryŏ), récit de l'ambassade au Koryŏ dépêchée par l'empereur Huizong (徽宗 ; r. 1100-1126) des Song en 1123, rédigé par le lettré Xu Jing (徐競 ; 1091-1153), qui participa à cette ambassade en tant que chargé du protocole¹⁴⁶. Achievé en 1124 (l'édition qui nous est parvenue est celle de 1167¹⁴⁷), le *Xuanhe fengshi Gaoli Tujing* (abrégé en *Gaoli tujing* dans le reste du texte) est une véritable mine d'informations concernant les mœurs, les techniques et la société coréennes à l'époque du Koryŏ, mais aussi sur les routes maritimes, les îles ou encore les navires (tant coréens que chinois) du XII^e siècle, ce qui en fait une principales sources pour l'histoire maritime tant chinoise que coréenne au Moyen âge. Nous plaçons également dans cette catégories des ouvrages tels que le *Zhufanzhi* (諸蕃志 ; *Traité des divers pays*), un des ouvrages les plus complets sur les échanges de la Chine avec les pays voisins à l'époque des Song, rédigé par Zhao Rukuo (趙汝适 ; 1170-1231) et publié en 1226¹⁴⁸. Quoique l'essentiel de l'ouvrage se concentre sur les échanges avec les pays d'Asie du Sud et du Sud-est, il contient également quelques passages notables sur la Corée et le Japon. Un autre traité cité de façon occasionnelle au cours de notre étude est le *Tushubian* (圖書編 ; *Compilation d'illustrations et d'écrits*) de Zhang Huang (章潢 ; 1527-1608), un atlas datant de la fin des Ming¹⁴⁹ et comportant quelques informations sur la piraterie japonaise (principalement la vague du XVI^e siècle), notamment dans le *juan* 50, dédié au Japon et aux Ryūkyū. Quoiqu'aucun des traités susmentionnés ne fût produit dans les limites chronologiques fixées pour notre étude — ils sont généralement soit antérieurs, soit postérieurs d'un siècle ou plus —, ils n'en demeurent pas moins une précieuse source d'information pour comprendre la période

probablement à l'époque des Han. Les monographies locales dérivent leur forme de ces *tujing*, aussi le *Gaoli tujing* s'apparente-t-il sous bien des aspects à une monographie locale au sujet du Koryŏ. CHEVALEYRE, Claude : 1246 ; VERMEERSCH, Sem, 2020 : 853-855.

¹⁴⁶ GLTJ : « Récit de conduite » (行狀). La fonction exacte de Xu Jing était « régisseur des hommes, navires et présents diplomatiques du bureau des lettres de créance » (*Guoxinsuo tixia renchuan liwu guan* 國信所提轄人船禮物官), un titre qui signifiait semble-t-il qu'il était en charge du protocole (cf. VERMEERSCH, Sem, 2016 : 5).

¹⁴⁷ Malheureusement, les illustrations de l'édition originale ont été perdues, seuls les textes servant à commenter les illustrations nous sont parvenus. Pour une description détaillée des circonstances de la transmission de ce texte, cf. VERMEERSCH, Sem, 2016 : 6-11.

¹⁴⁸ Zhao Rukuo occupa des fonctions importantes au sein d'offices du commerce maritime du Fujian, et possédait de ce fait un accès privilégié aux informations concernant les échanges extérieurs de la Chine des Song. Le premier des deux *juan* dont est composé son ouvrage est consacré aux pays et aux routes qui permettaient de s'y rendre, tandis que le second s'intéresse aux divers produits qu'il était possible de se procurer à l'étranger (REYES, Raquel A.G., 2015 : 114).

¹⁴⁹ La compilation du *Tushubian* débuta vers 1561 et fut achevée une première fois en 1577, mais Zhang Huang continua par la suite à y faire des ajouts jusqu'à la fin de sa vie. L'ouvrage ne fut publié qu'en 1613, cinq ans après la mort de son auteur. Cf. YAHANO Takao, 12/1994 : 17-20.

qui nous intéresse ici, que ce soit tant pour les pratiques nautiques et les routes maritimes, que les navires ou encore de façon plus large l'histoire de la piraterie japonaise. En ce qui concerne les traités plus spécialisés sur l'histoire de la piraterie japonaise elle-même, nous avons eu principalement recours au *Chouhai tubian* (籌海圖編 ; *Atlas de défense maritime*¹⁵⁰), traité sur la défense des côtes contre les incursions des pirates japonais, compilé par Zheng Ruoceng (鄭若曾 ; 1503-1570) et publié en 1562. Il s'agit d'un ouvrage bien plus tardif que la période concernée par notre étude, et qui traite principalement de la piraterie japonaise du XVI^e siècle, mais qui comporte également nombre d'informations sur les raids datant du début de la dynastie des Ming, dont certaines ne figurent pas dans les *Shilu* ou dans le *Mingshi*. Pour compiler son ouvrage, Zheng Ruoceng s'est appuyé sur une grande variété de documents, cartes, chroniques historiques, journaux, recueils, monographies, etc., tout en ne reprenant que les informations qu'il jugeait suffisamment fiables¹⁵¹. La rigueur de Zheng Ruoceng confère généralement aux informations consignées dans le *Chouhai tubian* un haut degré de fiabilité, ou à tout le moins une grande fidélité au contenu des documents sources, certains desquels ne sont plus accessibles aujourd'hui. Citons également le *Minshi Jishi Benmo* (明史紀事本末 ; *L'histoire des Ming par les événements*), compilé par Gu Yingtai (谷應泰 ; 1620-1690) en 1658, soit avant l'achèvement de l'histoire officielle des Ming, et qui contient quelques informations sur l'activité pirate au début de la dynastie des Ming¹⁵².

Enfin, quelques informations utiles ont pu être glanées dans les recueils d'écrits de lettrés, qui au détour d'un éloge, d'un poème, d'une épitaphe, etc., signalent parfois une attaque pirate ou un fait qui n'est pas rapporté ailleurs. Tel est par exemple le cas du recueil d'écrits du lettré Wang Feng (王逢 ; 1319-1388), le *Wuxiji* (梧溪集 [Recueil de Wuxi]) qui mentionne une attaque pirate à Hessa (鶴沙), au sud-est de Shanghai, en l'an *jia-zi*¹⁵³ (甲子 ; 1384), affaire qui n'est consignée ni dans les sources officielles, ni dans les

¹⁵⁰ Pour la présente étude, nous avons utilisé l'édition suivante : ZHENG Ruoceng 鄭若曾 (1503-1570), Li Zhizhong 李致忠 (ed.), *Chouhaitubian* 籌海圖編 [Atlas de défense maritime], Zhonghua Shuju 中華書局, Beijing, 2007.

¹⁵¹ TANAKA Takeo, 1959, rééd. 2002 : 220-225.

¹⁵² Le *juan* 55 en particulier, « Compilation des troubles japonais sur les côtes par l'Inspecteur académique assistant du Zhejiang Gu Yintai » (浙江提學僉事谷應泰編沿海倭亂) contient une liste des attaques pirates japonais à l'époque des Ming.

¹⁵³ Wang Feng 王逢, *Wuxiji* 梧溪集 (*Recueil de Wuxi*), j. 7.

traités ou monographies locales. Ces recueils permettent ainsi de combler nos lacunes concernant l'activité pirate ou autres aspects de l'histoire de la mer de Chine orientale.

La dépendance de l'historien à l'histoire officielle est encore plus grande dans le cas de la Corée que dans le cas de la Chine, très peu de manuscrits (*komunsŏ* 古文書) médiévaux, privés ou publics, nous étant parvenus. Il est pourtant probable que la société du Koryŏ produisait, comme au Japon, de nombreux manuscrits, tant privés que publics : ordres, instructions, rapports, lettres de nomination, certificats, contrats, requêtes, autorisations d'héritage, registres, etc. étaient régulièrement produits et conservés dans les fonds d'archives privés et publics. Malheureusement, les nombreuses destructions liées tant aux conflits armés qu'au passage du temps ont eu raison de la majeure partie de ces documents, de sorte que bien peu sont parvenus jusqu'à nous (moins d'une centaine)¹⁵⁴. Parmi ceux-ci, bien peu traitent d'affaires maritimes, de sorte que ce type de source ne nous fut pas d'un grand secours pour rédiger la présente étude. De fait, les deux principales sources historiques pour la connaissance des XIV^e et XV^e siècles sont le *Koryŏsa* (高麗史, *Histoire du Koryŏ*), qui va de pair avec le *Koryŏsa chŏryo* (高麗史節要, *L'Essentiel de l'Histoire du Koryŏ* ; une version abrégée en plan chronologique¹⁵⁵), respectivement promulgués en 1451 et 1453, et les « Annales véridiques » (*Sillok* 實錄¹⁵⁶) de la cour du Chosŏn. Étant donné que ces deux corpus sont les deux principales sources employées pour la présente étude, il est essentiel de jauger leur fidélité aux événements historiques, d'autant que la question de la fiabilité du *Koryŏsa* en tant que source sur l'histoire des pirates japonais fait débat parmi les historiens¹⁵⁷. Il est vrai que cet ouvrage est, comme toute histoire dynastique, le produit d'une administration, préoccupée en premier lieu par les événements de la cour et les questions relatives à la gouvernance du pays, et vise à

¹⁵⁴ Pour une explication générale des divers types de manuscrits du Koryŏ, voir CHOE Yeonshik, 2020 ; voir aussi l'explication contenue dans la notice de CH'OE Sŭnghŭi 최승희, « Manuscrits anciens (古文書) », dans *Hanguk minjok taebaekhwa sajŏn* 한국민족대백화사전 [Encyclopédie de la culture coréenne].

¹⁵⁵ Si le contenu des deux ouvrages est sensiblement identique, le KRSCY permet parfois de replacer dans une chronologie certaines informations du KRS, contenues dans la partie biographique, non datées. Cf. BRUNETON, Yannick, 2020 : 984.

¹⁵⁶ Comme en Chine, les annales véridiques du Chosŏn étaient compilées à la fin de chaque règne, sur la base des brouillons d'historiographes (*sach'o* 史草) et des rapports et mémorandums reçus et débattus à la cour (pour une explication détaillée de ce corpus de sources, cf. CARRE, Guillaume, 2019 : 21-27 et HUR Nam-lin, 2020). Les annales véridiques du Chosŏn ont été entièrement numérisées et sont consultables en ligne dans une version sud-coréenne de référence. URL : <http://sillok.history.go.kr/> (consulté le 15/08/2020). Idem pour le *Koryŏsa* et *Koryŏsa chŏryo*. URL : <http://db.history.go.kr/> (consulté le 15/08/2020).

¹⁵⁷ Voir par exemple TANAKA Takeo, 1997 : 2 ; YI Young, 1999 : 218-229 ; SEKI Shūichi, 2000 : 116 ; HASHIMOTO Yū et YONETANI Histoshi, 2008 : 83.

fournir des précédents historiques aux futurs administrateurs. Les évènements qui se produisaient dans les provinces, et en particulier dans les régions maritimes reculées, n'intéressaient les historiographes que dans la mesure où ils donnaient lieu à des débats au sein du gouvernement ou faisaient l'objet de décisions politiques¹⁵⁸. Aucun historiographe de la cour n'en fut le témoin direct, aussi leur teneur était généralement retranscrite dans les annales véridiques — et de là dans l'histoire officielle — sur la base des rapports des magistrats dans les provinces ou des témoignages entendus à la cour. Il existe ainsi, entre les affaires de piraterie survenues sur les côtes coréennes et le lecteur contemporain du *Koryŏsa*, plusieurs filtres successifs qui embrument notre perspective des faits historiques, une critique que l'on peut du reste adresser à toutes les histoires dynastiques.

Le *Koryŏsa* se démarque toutefois des autres histoires officielles telles que le *Yuanshi* ou le *Mingshi* par le fait que la piraterie devint à la fin du Koryŏ et début du Chosŏn une question éminemment politique, celle-ci ayant atteint l'apogée de sa puissance dévastatrice durant les derniers règnes de la dynastie des Wang. Le célèbre lettré Sin Sukchu (申叔舟 ; 1417-1475) écrit par exemple dans son ouvrage *Haedong chegukki* (海東諸國紀 ; *Chroniques des pays à l'est des mers*¹⁵⁹), promulgué en 1471, qu'« à la fin précédente dynastie, le pays était en désordre, les affaires politiques confuses, la voie perdue à effleurer [les problèmes], et finalement [les Japonais] devinrent la plaie de nos zones frontalières. Les côtes ravagées abandonnées se couvrirent de mauvaises herbes sur plusieurs milliers de *ri*. Le fondateur T'aejo de notre dynastie s'éleva [contre les pirates], et les combattit en plusieurs dizaines d'occasions à Chiri, à Tongjŏng, à In'wŏl, à Myŏndong. Après cela, les pirates n'étaient plus libres d'agir. Depuis la fondation du pays, les saints [souverains] se sont succédé, les affaires politiques sont assainies et raisonnables. L'intérieur est déjà prospère, l'extérieur est soumis, aussi l'ordre est-il restauré sur les frontières et le peuple pacifié¹⁶⁰ ». Les exactions des pirates japonais étaient donc à imputer en premier lieu à la dépravation des derniers souverains du Koryŏ, et leur soumission était à mettre au compte de la grande vertu du fondateur du Chosŏn et de ses successeurs. Évidemment, la piraterie était aussi, et peut-être avant tout, liée au

¹⁵⁸ CARRE, Guillaume, 2019 : 23-24 ; BRUNETON, Yannick 2020 : 978.

¹⁵⁹ Pour une présentation de l'ouvrage, de son auteur et de son contexte, voir PELADAN, Damien, 2020.

¹⁶⁰ 前朝之季、國亂政紊、撫之失道、遂爲邊患、沿海數千里之地、廢爲榛莽。我太祖奮起、如智異・東亭・引月・兔洞、力戰數十。然後賊不得肆。開國以來、列聖相承 政清事理、內治既隆外服、卽序邊氓按堵 (HDCGK, « Préface » 序).

contexte intérieur japonais, comme nous le démontrerons dans cette étude. Mais dans le langage des lettrés néoconfucéens du début du Chosŏn, la piraterie était souvent présentée comme une manifestation de la volonté céleste. Il serait exagéré de prétendre que la piraterie japonaise fut l'unique facteur qui précipita la chute de la dynastie des Wang du Koryŏ, qui fut en réalité causée par la conjonction fortuite d'évènements, de personnalités et d'évolutions socioéconomiques de longue durée, mais les travaux historiographiques contemporains ont souvent eu tendance à sous-estimer l'impact de la piraterie japonaise dans le changement dynastique. Celle-ci provoqua la paralysie des systèmes de transports fiscaux et l'abandon des régions insulaires et côtières où se trouvaient pourtant la plupart des terres arables, au point que la cour ne fut bientôt plus en mesure de verser à ses dignitaires leurs émoluments, conduisant *de facto* à un affaiblissement du pouvoir royal qui ne semblait pas en mesure de remédier au problème ¹⁶¹. La piraterie fournit de plus l'opportunité à certains personnages de s'illustrer sur la scène nationale. Yi Sŏnggye (李成桂 ; 1335-1408), futur roi T'aejo (太祖 ; r. 1392-1398) en particulier acquit une grande renommée en remportant plusieurs victoires décisives, comme l'explique Sin Sukchu dans l'extrait que nous venons de citer. La piraterie fit ainsi partie intégrante de la biographie de plusieurs personnages clés du changement dynastique, ce qui conduit naturellement à une politisation de l'écriture de son histoire dans les sources officielles coréennes. Cette politisation ne concerne pas seulement le *Koryŏsa* mais également les *Sillok* des premiers règnes, dont l'histoire de la compilation est étroitement liée à celle de l'histoire officielle du Koryŏ dans la première moitié du xv^e siècle.

La Corée épousa en effet le protocole pour la compilation de l'histoire officielle défini par les Tang au début de l'époque Koryŏ. Des « annales véridiques » furent établies pour le règne du fondateur T'aejo (太祖 ; 918-943), mais ne furent toutefois compilées que de façon tardive, sous le règne du petit-fils de T'aejo, le roi Hyŏnjong¹⁶² (顯宗 ; r. 1009-1031). Il semble en effet que ce soit à partir de ce règne que la compilation de *Sillok* devint la règle. La compilation d'une « histoire nationale » (*kuksa* 國史) débuta aussi à ce moment-

¹⁶¹ Concernant l'impact économique de la piraterie au Koryŏ, cf. *infra*, p. 514.

¹⁶² KRS : « Ascendance du Koryŏ » (高麗世系), 11b ; « Règles de compilation de l'Histoire du Koryŏ » (高麗史凡例), 1b.

là¹⁶³. Toutefois, aucun de ces *Sillok* ou *kuksa* du Koryŏ ne nous est parvenu¹⁶⁴. Par ailleurs, les *Sillok* des derniers règnes furent compilés en même temps que la première version de l'histoire officielle du Koryŏ¹⁶⁵, en 1395, par les lettrés Chŏng Tojŏn (鄭道傳 ; 1342-1398¹⁶⁶) et Chŏng Ch'ong¹⁶⁷ (鄭摠 ; 1358-1397). Cette première mouture du *Koryŏsa* fut toutefois rejetée suite à l'évincement politique et l'exécution de Chŏng Tojŏn en 1398¹⁶⁸, et le roi T'aejong ordonna en 1414 que l'histoire officielle du Koryŏ soit à nouveau compilée sur la recommandation de plusieurs de ses ministres¹⁶⁹. Les bureaucrates de la cour de T'aejong débutèrent ainsi le travail de recompilation de l'histoire du Koryŏ. Trois lettrés collaborèrent à l'exécution de ce travail, dont Ha Yun (河崙 ; 1347-1416). Cependant, le processus fut interrompu abruptement par la mort de ce dernier en 1416¹⁷⁰, et ne fut repris que l'année d'intronisation du monarque suivant, le roi Sejong (世宗 ; r. 1418-1450). Sejong reprochait également à Chŏng Tojŏn de ne pas s'être conformé aux notes des historiographes du Koryŏ¹⁷¹. Une première version du *Koryŏsa* fut ainsi présentée à la cour dès 1421¹⁷², mais ne fut pas promulguée. Elle fut en effet révisée dès 1423¹⁷³, puis à nouveau en 1432¹⁷⁴. Il est important de noter que la majeure partie de ces révisions de l'histoire officielle du Koryŏ ont été réalisées après la compilation des *Sillok* du règne précédent. Chŏng Tojŏn avait également compilé les *Sillok* des derniers monarques du Koryŏ¹⁷⁵ ; T'aejong ordonna la recompilation du *Koryŏsa* après la promulgation des *Sillok* de T'aejo dont la compilation fut ordonnée en 1409¹⁷⁶ et achevée en 1413¹⁷⁷. La recompilation du *Koryŏsa* devint ainsi d'autant plus nécessaire que ces *Sillok* du règne du T'aejo contenaient des passages introduits par ses compilateurs et qui

¹⁶³ KRS : « Ascendance du Koryŏ » (高麗世系), 11b.

¹⁶⁴ Ils furent semble-t-il détruits lors des guerres d'Imjin en 1592 (BRUNETON, Yannick, 2020 : 983).

¹⁶⁵ CWS : 1414.5.10 [1].

¹⁶⁶ Chŏng Tojŏn était un lettré néoconfucéen et l'un des principaux soutiens politiques de Yi Sŏnggye, puis l'un de ses principaux ministres après son accession au pouvoir en 1392 (DEUHLER, Martina, 1992 : 94-95).

¹⁶⁷ CWS : 1395.1.25 [1].

¹⁶⁸ Pour une explication de ces événements, cf. *infra*, p. 615.

¹⁶⁹ Les ministres avaient en effet émis l'opinion que la chronique des dernières années de la dynastie, à partir de la mort du roi Kongmin (恭愍王 ; r. 1352-1374), contenait de nombreuses déformations des faits historiques (CWS : 1414.5.10 [1]).

¹⁷⁰ CWS : 1416.6.20 [3].

¹⁷¹ CWS : 1418.12.25 [1].

¹⁷² CWS : 1421.1.30 [2].

¹⁷³ CWS : 1423.12.29 [3].

¹⁷⁴ CWS : 1432.8.10 [2].

¹⁷⁵ CWS : 1414.5.10 [1].

¹⁷⁶ CWS : 1409.8.28 [3].

¹⁷⁷ CWS : 1413.3.22 [1].

ne reposaient pas sur les notes des historiographes de la cour¹⁷⁸, et ne figuraient par conséquent pas dans le *Koryŏsa*. La recompilation de 1423 intervint un an après la mort de T'aejong en 1422, et la nouvelle compilation de 1432 fit suite à l'achèvement des *Sillok* de T'aejong en 1431¹⁷⁹, autant de concordances chronologiques qui suggèrent que les contenus de l'histoire officielle du Koryŏ et des *Sillok* ne concordait pas, et que le *Koryŏsa* fut ainsi recompilé pour correspondre à l'orthodoxie historique des derniers règnes du Koryŏ et de la fondation dynastique qui était en train de se consolider.

Toutefois, le nouveau travail de compilation du *Koryŏsa* décrété en 1432 ne débuta réellement qu'en 1438 en raison des nombreux débats quant à la forme que devait prendre cette nouvelle histoire officielle¹⁸⁰. Le résultat fut présenté au trône en 1442 par ses compilateurs, Sin Kae (申槩 ; 1374-1446) et Kwŏn Che¹⁸¹ (權躋 ; 1387-1445). Cette version de l'histoire officielle, connue sous le titre de *Koryŏsa Chŏnsŏ* (高麗史全書 ou *Koryŏsa chŏnmun* 高麗史全文 ; *Écrits complets sur l'Histoire du Koryŏ*), était en passe de devenir la version finale de l'histoire officielle du Koryŏ et de la fondation dynastique, jusqu'à ce qu'en 1447 éclate à la cour un débat concernant la probité des compilateurs, accusés d'avoir dissimulés certains détails gênants concernant leurs aïeux ou ceux de leurs connaissances¹⁸². Suite à ces accusations, Sejong ordonna derechef la compilation de l'histoire dynastique du Koryŏ en 1449¹⁸³. Cette ultime mouture du *Koryŏsa* (en 139 fascicules) ne fut achevée et présentée au trône qu'en 1451, un an après la mort de Sejong, suivie du *Koryŏsa Choryŏ* (en 35 fascicules) en 1453.

¹⁷⁸ CWS : 1425.12.5 [5] : « Le premier conseiller (du collège des historiographes) Pyŏn Kyeryang rapporte : « Les *Sillok* de T'aejo contiennent nombre d'affaires secrètes que seul moi et Ha Yun connaissons et que les autres ignorent. Il est impossible de ne pas en faire une autre copie afin que les gens en prennent connaissance » (知館事卞季良啓曰：太祖實錄多密事，臣與河崙知之，他人不知。不可又寫一本，而使衆人知之)。Le règne de T'aejo avait par ailleurs été marqué par un incident avec un historiographe de la cour qui refusait de montrer ses notes concernant le changement dynastique au souverain (CWS : 1393.1.12 [1]). L'écriture de cette histoire, encore récente, était un sujet extrêmement sensible.

¹⁷⁹ CWS : 1431.3.17 [2].

¹⁸⁰ BRUNETON, Yannick, 2020 : 974-975.

¹⁸¹ CWS : 1442.8.12 [4].

¹⁸² Fait intéressant, Kwŏn Che fut également accusé d'avoir embelli la généalogie de son aïeul Kwŏn Sup'yŏng (權守平 ; ?-1250) (CWS : 1449.2.22 [1]) lorsqu'il « révisait et augmentait les *Sillok* du Koryŏ » (曾修高麗實錄), ce qui suggère donc que Sejong n'ordonna pas seulement la révision du KRS et des CWS des trois premiers règnes (nous l'expliquons un peu plus bas dans cette introduction), mais également des annales véridiques du Koryŏ, une révision qui ne se limita d'ailleurs pas aux derniers règnes de la dynastie, puisque Kwŏn Sup'yŏng est mort en 1250 (KRS : 102, 18b-19b, 權守平傳), durant le règne de Kojong (高宗 ; 1213-1259).

¹⁸³ CWS : 1449.2.22 [1].

Certains historiens reprennent à la lettre les raisons citées dans les *Sillok* de Sejong pour expliquer la nouvelle compilation du *Koryŏsa* en 1449, à savoir les déformations et dissimulations de certains de ses compilateurs¹⁸⁴. Toutefois, il nous paraît plus vraisemblable qu'elle fut en réalité motivée par un processus de consolidation de l'orthodoxie historique comme ce fut le cas lors des précédentes compilations. Si aucun *Sillok* ne fut rédigé durant les années 1440, plusieurs autres ouvrages à portée historiographique furent produits durant ces années, tels que le *Chip'yŏng yoram* (治平要覽 ; *Collection des Essentiels de Gouvernance par la Paix*), recueil d'exemples de gouvernance vertueuse, dont la compilation fut ordonnée en 1441¹⁸⁵, ou le *Yŏktae Pyŏng'yo* (歷代兵要 ; *Essentiel des faits militaires à travers l'histoire*), recueil d'exemples militaires remarquables de l'histoire coréenne, dont la compilation fut ordonnée par Sejong peu avant sa mort en 1450¹⁸⁶ et qui fut achevé en 1452¹⁸⁷. Le célèbre *Yongbiŏch'ŏnga* (龍飛御天歌 ; *Chant des Dragons s'envolant vers le Ciel*)¹⁸⁸, premier ouvrage utilisant le nouveau système d'écriture (*Hunmin chŏng'ŭm* 訓民正音) et exaltant les mérites des ancêtres royaux de Sejong, fut également promulgué en 1445. Tous ces ouvrages accordent une place centrale à l'histoire de T'aejo et de la fondation dynastique, aussi la nouvelle compilation du *Koryŏsa* fut-elle vraisemblablement motivée par un besoin de faire concorder son contenu avec celui de ces nouvelles productions. Ce fait est du reste attesté par les paroles que prononça Sejong devant plusieurs lettrés de la Salle Chiphyŏn (*Chiphyŏnjŏn* 集賢殿) en 1446 : il s'indignait en effet que le *Koryŏsa Chŏnsŏ* ne mentionnait pas que Hwanjo (桓祖 ; 1315-1360 ; nom posthume du père de T'aejo), avait été nommé commandant de Sakpang (朔方¹⁸⁹) mais que la cour des remontrances s'y était opposée, alors que ce fait avait été consigné dans le *Yongbiŏch'ŏnga*, ou encore le fait que T'aejo avait combattu lors de la bataille de la préfecture de Sŭngch'ŏn (昇天府¹⁹⁰), alors que cela était pourtant rapporté dans les « récits vernaculaires » (*ŏnjŏn* 諺傳¹⁹¹). Ces

¹⁸⁴ Voir par exemple PYON T'aebŏn, 1982, rééd. 1984 : 12-14.

¹⁸⁵ CWS : 1441.6.28 [2].

¹⁸⁶ CWS : 1450.2.22 [1].

¹⁸⁷ CWS : 1452.5.26 [2].

¹⁸⁸ CWS : 1445.4.5 [3].

¹⁸⁹ Le circuit de Sakpang (朔方道) était un réseau de routes et de relais gouvernementaux situés dans la zone frontalière de l'est (*Tonggye* 東界) à l'époque du Koryŏ.

¹⁹⁰ Sur la côte du Kyŏnggi près de Kaesŏng, en face de l'île de Kanghwa (江華島).

¹⁹¹ CWS : 1446.3.2 [1]. Il existe une ambiguïté quant au terme *ŏnjŏn*, qui peut signifier « récits oraux » ou « tradition orale », mais qui peut aussi, à cette époque, désigner les textes écrits avec le *Hunmin chŏng'ŭm*,

paroles, prononcées un an avant que la probité des compilateurs du *Koryŏsa Chŏnsŏ* soit mise en cause, montrent qu'il existait déjà à cette date une volonté de recompiler le *Koryŏsa*, et que cette volonté était liée au contenu du *Yongbiŏch'ŏnga*, qui venait d'être achevé, et dans lequel avaient été incorporés certains « faits » qui n'apparaissaient pas dans l'histoire dynastique. Il est par conséquent fort probable que cette ultime compilation du *Koryŏsa*, comme les précédentes, fût motivée par la volonté de faire concorder le contenu de l'ouvrage au récit officiel de la fondation dynastique, élaboré par retouches sur une durée de près de six décennies avant d'être définitivement fixé avec la promulgation du *Koryŏsa* en 1451. Notons d'ailleurs que le *Koryŏsa* ne fut pas le seul affecté par ces remaniements de l'histoire officielle dans les années 1440, puisque Sejong ordonna en 1442 que les *Sillok* des trois premiers règnes de la dynastie fussent également révisés¹⁹², une tâche qui ne fut achevée qu'en 1448¹⁹³. Or, la compilation et révision de tous ces ouvrages dans les années 1440 et début des années 1450, y compris le *Koryŏsa* et la révision des *Sillok*, fut centralisée et confiée à une poignée de lettrés de la Salle Chiphyŏn, avec au sommet de la hiérarchie le célèbre lettré Chŏng Inji (鄭麟趾 ; 1396-1478), qui de ce fait joua un rôle central dans l'établissement de l'orthodoxie historique à la fin du règne de Sejong. Autrement dit, cette production historiographique abondante fut en réalité produite par un groupe restreint de lettrés de la cour, qui à n'en pas douter veillèrent à ce que leur propre récit de la fondation dynastique, sanctionné par le roi Sejong, ne souffre d'aucune dissonance.

Toutes ces révisions historiques ont des conséquences directes sur notre connaissance de la piraterie japonaise. Nous venons de mentionner le fait que l'histoire de la participation de T'aejo à la bataille de la préfecture de Sŭngch'ŏn fut insérée dans le *Koryŏsa*, non pas sur la base des annales véridiques du Koryŏ ou d'écrits d'historiographes, mais parce qu'elle était rapportée dans les « récits vernaculaires ». Or, cette bataille fut disputée contre une armée pirate en 1378. Selon la version finale du *Koryŏsa*, une grande flotte pirate débarqua cette année-là sur la côte à proximité de Kaesŏng. Les armées du Koryŏ, commandées par Ch'oe Yŏng (崔瑩 ; 1316-1388), héros militaire de la fin du Koryŏ mais aussi rival politique de Yi Sŏnggye¹⁹⁴, se déployèrent pour défendre la capitale

tel que le *Yongbiŏch'ŏnga*. Nous l'avons donc traduit par « récit vernaculaire » pour tenter de rendre cette ambiguïté.

¹⁹² CWS : 1442.9.4 [2].

¹⁹³ *T'aejo Sillok* : 15, « Annexes » (付錄).

¹⁹⁴ Cf. *infra*, p. 480.

contre l'envahisseur. Ch'oe Yōng commandait l'armée du centre, et confia le sous-commandement des ailes aux généraux Yang Paegyōn (楊伯淵 ; ?-1379) et — si l'on en croit cette version officielle — Yi Sōnggye. Les pirates, estimant qu'ils l'emporteraient s'ils parvenaient à abattre Ch'oe Yōng, fondirent droit sur l'armée du centre. Ch'oe Yong se débanda alors, mais Yi Sōnggye et Yang Paegyōn, débordant l'armée ennemie sur les ailes, la prirent en tenailles et écrasèrent les pirates¹⁹⁵. Ce récit n'est évidemment pas à l'avantage de Ch'oe Yōng, la capitale ne devant son salut qu'à l'intervention de T'aejo et Paegyōn. Il paraît surprenant qu'un tel haut-fait de la part de T'aejo n'ait pas été consigné dans les notes des historiens ou les *Sillok* du Koryō, d'autant que ceux des derniers règnes furent compilés alors qu'il occupait lui-même le trône. Il nous semble de ce fait probable que le rôle de T'aejo dans cette bataille tel que rapporté dans l'histoire officielle est au mieux une exagération, au pire une fabrication historique visant à élever le statut de Yi Sōnggye par rapport à son rival politique Ch'oe Yōng. Ce n'est d'ailleurs pas la seule bataille de T'aejo pour laquelle les conventions historiographiques les plus élémentaires furent temporairement suspendues : en 1442, la cour transmit aux gouverneurs du Chōlla et du Kyōngsang l'ordre suivant : « “En l'an 13 *kyōng-in* de l'ère Hongwu [1380], 9^e mois, les pillards japonais se regroupèrent, débarquèrent et pillèrent les frontières [de ces provinces]. Notre T'aejo mobilisa ses troupes et fit chemin droit vers Unbong, et d'un coup les éradiqua. Il est indispensable de transmettre aux générations futures ces mérites merveilleux et cette ferveur extraordinaire. Il y a forcément des gens qui ont vu le nombre de chevaux dans son armée, la tactique pour contrôler l'ennemi, le nombre d'affrontements et comment les rangs ennemis furent brisés. Veuillez conduire de vastes enquêtes auprès des vieillards résidant dans les divers districts de votre province, en noter le détail et nous le présenter”. À cette époque, le roi désirait compiler le *Yongbiōch'ōnga*, raison pour laquelle il transmit ces instructions »¹⁹⁶. Autrement dit, Sejong demanda aux autorités locales de recueillir le témoignage d'individus qui auraient assisté à la bataille plus de soixante ans après les faits, afin de les insérer dans le *Yongbiōch'ōnga*. Or, nous l'avons expliqué, le *Koryōsa* et les annales véridiques du règne de T'aejo (dont la préface décrit également les deux batailles susmentionnées), furent

¹⁹⁵ KRS : 113, 35b-36a (崔瑩傳) ; KRSCY : 1378.4.

¹⁹⁶ 洪武十三年庚申九月，倭寇成群下陸，侵掠其界。我太祖整率部伍，直到雲峯，一舉掃除，神功偉烈，不可不傳於後世也。其軍馬之數、制敵之策、接戰次數、陷敵施爲，必有及見之人，卿於道內諸郡散居故老之人，廣行訪問，詳書以啓。時上方欲撰《龍飛御天歌》，故乃下此傳旨。(CWS : 1442.3.1 [3]).

recompilées suite à la promulgation du *Yongbiöch'ōnga*. Par conséquent, il est fort probable que les informations recueillies auprès de ces témoins oculaires, qui n'étaient probablement que des enfants ou adolescents au moment des faits, furent également insérées dans le récit de la bataille contenu dans le *Koryōsa*¹⁹⁷. Nous en déduisons donc que les récits des batailles de de la préfecture de Sūngch'ōn en 1378 et de Hwangsan (Unbong) en 1380 tels qu'ils sont rapportés dans les sources historiques officielles furent en réalité embellis et manipulés de façon à justifier *a posteriori* l'accession au trône de Yi Sōnggye (T'aejo). Ces quelques cas ne signifient pas pour autant que le *Koryōsa* dans son ensemble n'est pas fiable, mais cette source ne constitue pas un bloc monolithique dont tous les passages revêtiraient le même degré de fiabilité. Ceux qui se rapportent aux personnages éminents, en particulier s'ils furent impliqués dans les événements qui aboutirent au changement dynastique de 1392, doivent être considérés avec circonspection.

En dépit de ces défauts, les sources officielles coréennes demeurent le corpus le plus riche dont nous disposons pour comprendre le phénomène de la piraterie japonaise. Elles fournissent des indications sur leurs activités, la taille de leurs flottes, quelques mentions éparses sur leurs navires, leurs tactiques, leur origine, etc., autant de données qui sont largement absentes des sources chinoises et japonaises. Signalons également qu'il existe d'autres types de sources en Corée, qui constituent toutefois un corpus largement moins fourni que l'histoire officielle : quelques journaux et traités tels que le *Nosongdang Ilbon haengnok* (老松堂日本行錄 ; Chronique du voyage de Nosongdang au Japon), rapportant sous forme de poème la mission diplomatique du lettré Song Hūigyōng (宋希璟 ; 1376-1446) au Japon en 1420¹⁹⁸, ou encore les traités de géographie administrative publiés durant la première moitié du Chosŏn¹⁹⁹.

¹⁹⁷ Le récit de la bataille de Hwangsan (荒山 ; aussi connue sous le nom de bataille d'Unbong 雲峯) en 1380, qui opposa plusieurs généraux coréens, dont Yi Sōnggye, à la plus grande armée pirate jamais débarquée en Corée, est l'un des passages les plus épiques du *Koryōsa* (KRS : 126, 35a-38b). Cf. *infra*, p. 272.

¹⁹⁸ Pour une explication détaillée de ce texte, cf. PELADAN, Damien, 2020.

¹⁹⁹ Outre la partie du *Koryōsa* dédiée à la géographie (*chiriji* 地理志), on possède deux grands traités de géographie administrative pour la première moitié du Chosŏn : le *Sinch'an p'aldo chiriji* (新撰八道地理志 ; Nouveau traité de géographie des Huit Provinces), compilé en 1432 et qui à l'origine devait faire l'objet d'une édition mais qui fut finalement incorporé aux annales véridiques du règne de Sejong (raison pour laquelle cet ouvrage et aussi fréquemment dénommé Sejong Sillok Chiriji 世宗實錄地理志 [Traité géographique des annales véridiques de Sejong]). L'autre traité est le *Sinjūng Tongguk yōji sūngnam* (新增東國輿地勝覽 ; Description générale revue et augmentée des sites du Pays de l'Est), en 55 livres (*kwŏn*), version augmentée en 1530 du *Tongguk yōji sungnam* (東國輿地勝覽 ; Description générale des sites du Pays de l'Est), ouvrage datant de 1486 (cf. BRUNETON, Yannick, 2002 : 949-951). Quoique postérieurs

Si les sources administratives chinoises et coréennes permettent d'avoir une vue d'ensemble de l'activité pirate, de lui donner des dates, de distinguer des phases, etc., le point de vue des populations locales en est presque entièrement absent, tandis que les sources japonaises nous renseignent sur de nombreux aspects de la société locale. Toutefois, le manque de contexte pour un grand nombre d'entre elles empêche parfois de déterminer dans quelle mesure les informations qu'elles renferment s'insèrent dans une perspective plus large. La présente étude aura à cœur de mettre en regard ces différentes catégories de sources pour produire une histoire réellement régionale de la piraterie japonaise et de son impact sur les circulations maritimes en mer de Chine orientale. Les lacunes éventuelles de ces sources textuelles seront, dans la mesure du possible, suppléées par les données archéologiques (sur la base des rapports de fouilles et des travaux de synthèse produits par les archéologues), qui fournissent notamment de précieuses indications au sujet des circulations matérielles en arrière-plan de la piraterie, ainsi que sur l'évolution des techniques de construction navale. Nous avons également eu recours, dans une moindre mesure, à quelques données épigraphiques, en particulier les dédicaces sur les objets liturgiques, tant au Japon qu'en Corée, courts textes qui fournissent parfois de précieuses informations sur les circuits de recel des biens dérobés par les pirates.

Pour clore cette discussion sur les sources, il est nécessaire d'aborder quelques aspects méthodologiques, en particulier concernant la reconstitution des campagnes des pirates. Ces derniers n'ayant pas laissé d'écrits, nous ne possédons aucune description d'une campagne pirate par un membre d'une flotte. Toute information à leur sujet doit être glanée dans les sources chinoises et coréennes susmentionnées. Or, ces sources se contentent généralement de rapporter les attaques de façon chronologique, mentionnant généralement la localité (parfois seulement la province sans plus de précision), et précisant éventuellement le nombre de navires ou d'individus dont se compose le groupe pirate, ou encore le nombre de pirates que les autorités parviennent à tuer ou capturer. En de rares occasions, elles ajoutent quelques détails sur le déroulement de l'affrontement, les tactiques employées par l'armée gouvernementale ou ennemie, ou les faits remarquables. Plus rarement encore mentionnent-elles de façon explicite le fait que deux

à la période considérée ici, ils comportent quelques mentions relatives à la piraterie que l'on ne trouve pas dans les autres sources.

ou plusieurs attaques sont le fait d'une même flotte²⁰⁰. Partant, il est souvent difficile de faire sens de l'avalanche d'affaires rapportées dans les sources, en particulier en ce qui concerne la fin du Koryŏ (période 1350-1392). Tanaka Takeo, sur la base du nombre de localités victimes d'attaques pirates, dénombre ainsi 321 attaques pirates durant cette période, tandis que Tamura Hiroyuki, qui se base sur le nombre d'entrées dans les sources, en recense 299²⁰¹. Pour dépasser ces difficultés statistiques, mais aussi pour affiner la compréhension du fonctionnement de la piraterie japonaise, Yi Young s'est attaché à regrouper ces attaques lorsqu'il était clair qu'elles étaient le fait d'un même groupe. Sur cette base, il dénombra ainsi 132 différents « groupes » actifs au Koryŏ sur la période 1350-1392²⁰², qui attaquaient ainsi plusieurs localités au cours de leurs razzias. Nous tenterons pour notre part, dans le prolongement des travaux de Yi Young, d'aborder ces statistiques en termes de « campagnes pirates » plutôt que de « groupes », car il ne fait aucun doute que les mêmes groupes organisaient des razzias saisonnières. Nous étendrons également notre analyse au-delà de 1392, puisque les bornes chronologiques de la présente étude sont basées sur l'évolution de l'activité pirate et non sur les découpages dynastiques, et y intégrerons les données chinoises, car les attaques rapportées en Chine étaient souvent le fait des mêmes groupes que ceux qui assaillaient les côtes coréennes. Cela est particulièrement vrai pour les attaques dans le Nord de la Chine, menées par des flottes qui remontaient la côte occidentale de la péninsule coréenne pour s'y rendre²⁰³. Il est en revanche plus délicat de déterminer si les attaques dans la

²⁰⁰ À titre d'exemple, la biographie de Ch'oe Yŏng contenue dans le KRS mentionne clairement que la même flotte attaqua la garnison de Ch'angnyang (窄梁 ; détroit entre l'île de Kanghwa et le continent), puis l'île de Kanghwa, se retirèrent ensuite sur l'île de Tŏkchŏk (德積島), puis revinrent piller les côtes de la province du Yanggwang (楊廣道 ; actuel Ch'ungch'ŏng) (KRS : 113, 32a-33a, 崔瑩傳). Ce genre de description des mouvements d'une flotte se rencontre plus souvent dans les parties biographiques que dans les chroniques de règne des histoires officielles, en particulier dans le KRS. Les Annales véridiques du début du Chosŏn, plus étoffées que le *Koryŏsa*, mentionnent aussi dans certains cas le fait que deux ou plusieurs attaques sont le fait du même groupe pirate. Le meilleur exemple est la flotte de 1419, au sujet de laquelle nous possédons le plus d'informations, tant en Corée qu'en Chine. Cf. *infra*, « III.1.C. La campagne de 1419 : le raid pirate le mieux documenté ».

²⁰¹ Si l'on prend l'exemple de l'année 1377, Tanaka dénombre ainsi 54 attaques (nombre de lieux visés) et Tamura 42 (nombre d'entrées dans les sources). Pour un tableau comparatif de ces deux recensements, cf. TAMURA Hiroyuki, 1967 : 36-37. Tanaka a rectifié ses statistiques lors de la réédition de ses travaux en les regroupant par attaques sur une même zone, et en excluant les cas où il n'est pas clair s'il s'agit de pirates ou de groupes qui ont été pris pour des pirates (cf. TANAKA Takeo, 1959, rééd. 2002 : 3-4). Yi Young recense quant à lui 303 lieux visés par des attaques de pirates japonais pour cette même période. Cf. Yi Young, 1999 : 254.

²⁰² Yi Young, 1999 : 254.

²⁰³ Cela est clairement attesté par les reproches adressés au Koryŏ par la cour des Yuan en 1367 : celle-ci se plaignit en effet que les pirates qui attaquaient les côtes chinoises passaient par la péninsule (KRS : 41, 16a, 1367.5.30) ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 178 ; YUN Sŏngik, 2011 : 83.

péninsule coréenne et dans le Sud de la Chine étaient le fait des mêmes flottes, comme nous l'expliquerons plus bas²⁰⁴. Il n'y a donc pas lieu d'étudier séparément les affaires de piraterie en Chine et celles qui furent perpétrées en Corée. Les deux doivent au contraire être, nous semble-t-il, étudiées conjointement, dans une démarche régionale plutôt que nationale afin de comprendre le phénomène dans sa totalité.

Une telle entreprise de reconstitution événementielle se heurte toutefois à un certain nombre de difficultés résultant du fait que les sources chinoises et coréennes, même officielles, ne rapportent pas les informations de la même manière ni avec la même constance. Les sources coréennes, rédigées par des autorités qui voyaient dans les incursions pirates une menace potentielle pour la stabilité de l'État, avaient tendance à répertorier la majorité des attaques, ou du moins celles d'ampleur conséquente, lorsqu'elles se produisaient²⁰⁵. Il est donc relativement aisé de suivre la séquence des attaques et d'en déduire la route suivie par les pirates²⁰⁶. Mais pour le vaste empire chinois, les attaques pirates nuisaient certes à l'ordre public et à la sécurité des côtes, mais jamais elles n'en vinrent à menacer l'ordre établi, de sorte que nombre d'affaires ne figurent pas dans les sources officielles chinoises et ne sont connues que grâce aux sources chinoises privées susmentionnées, et parfois même grâce aux sources coréennes²⁰⁷. Non seulement cela, mais à l'inverse des sources officielles coréennes, qui rapportent l'attaque au moment où les rapports parviennent à la capitale, les sources officielles chinoises ne mentionnent parfois une attaque qu'au moment où un officier est châtié parce qu'il n'était pas à son poste durant l'attaque, par exemple. Or, la responsabilité des officiers n'est parfois débattue à la cour que plusieurs mois après l'attaque pirate²⁰⁸, de sorte que le moment où elle est mentionnée dans les sources ne correspond pas nécessairement au moment où elle se produit. Il est donc toujours plus délicat d'inférer la séquence des attaques pirates sur les côtes chinoises et d'en déduire les mouvements de la flotte, mais

²⁰⁴ Cf. *infra*, « II.1.B.2 Les routes de la piraterie ».

²⁰⁵ Cela est particulièrement vrai dans le cas des CWS, tandis que dans le cas du KRS, on suppose qu'une partie de ces attaques n'aura pas été notée dans la mouture finale.

²⁰⁶ Sur ce point, voir Yi Young, 1999 : 240-256.

²⁰⁷ Citons par exemple un cas survenu en 1417 : au 12^e mois de cette année, un ambassadeur coréen qui avait assisté aux discussions à la cour impériale rapporta au Chosŏn que des pirates japonais avaient attaqué la garde de Ninghai (寧海衛) (CWS : 1417.12.20 [1]), située dans l'actuelle ville de Yantai (烟台市) au Shandong. Or, ce fait n'est pas consigné dans les sources chinoises, tant officielles que privées, les seules attaques mentionnées pour cette année visant les côtes du Zhejiang.

²⁰⁸ Citons l'exemple de l'attaque contre Lüshun (旅順) au Liaodong en 1415, qui eut lieu au début du 7^e mois selon les sources coréennes (CWS : 1415.7.23 [1]), mais n'est traitée dans les *Shilu* qu'au 12^e mois de la même année, lorsque la cour débattit de la responsabilité des généraux (MSL : 1415.12.26).

aussi de mettre en perspective les affaires rapportées dans les sources coréennes d'un côté et chinoises de l'autre.

Si nous détaillons de la sorte ces questions relatives aux sources, c'est parce que d'une part, nous considérons que la reconstitution événementielle, qui passe par une analyse de l'organisation et du fonctionnement général des campagnes pirates, constitue la base de toute étude de ce phénomène²⁰⁹, et d'autre part pour exposer à notre lecteur les obstacles et les limites que peut rencontrer une entreprise historiographique visant à appréhender un sujet débordant par nature les frontières tracées par les États. La présente étude est donc réalisée à partir d'un ensemble hétéroclite de traces écrites et matérielles de natures très disparates, qu'il faut soigneusement intégrer dans un raisonnement cohérent, et qui impliquent de surcroît de manier les échelles d'analyse, entre le local et le régional. En effet, si nos travaux ont pour ambition d'étudier la piraterie japonaise à l'échelle régionale, nous ne pouvons nous dispenser d'adopter ponctuellement l'échelle locale comme cadre d'analyse. Comprendre les schémas de circulation des flottes pirates dans la mer de Chine orientale implique à la fois d'être capable de dépasser le cadre analytique « national », pourtant cher aux études aréales, mais aussi de maîtriser toutes les nuances et les complexités des rapports sociopolitiques à l'échelle d'îles telles qu'Okinawa ou Tsushima. Cette dernière île en particulier

²⁰⁹ La reconstruction des campagnes et des mouvements des flottes a également été un enjeu historiographique pour d'autres pirateries dans le monde, tels que les Vikings en Europe et en Méditerranée. Il est par exemple possible de suivre les mouvements de la flotte viking qui sévit dans le sud-ouest de l'Europe en 843-844. Elle fit soudainement irruption sur la ville de Nantes le jour de la Saint-Jean (24 juin) 843, ravageant les rives de la Loire, avant de se retirer sur l'île de Noirmoutier, dans l'estuaire du fleuve, où ils établirent une base pour hiverner. Il s'agit de la première mention claire d'une flotte hivernant loin des côtes scandinaves. Jusqu'alors, les flottes rentraient invariablement chez elles pour y passer l'hiver (JONES, Gwyn, 2001 : 211). En 844, la flotte scandinave remonta la Garonne jusqu'à Toulouse, ravageant tout sur son passage, nous apprennent les *Annales de Saint-Bertin* (WINROTH, Anders, 2012 : 28-29 ; WINROTH, Anders, 2016 : 20). Après s'être retiré de la Garonne, une partie au moins de cette flotte décida de poursuivre ses raids vers le sud, en direction de la péninsule ibérique, où il est possible de suivre ses déplacements grâce aux chroniques ibériques et arabes. La *Chronica Prophetica* (« Chronique prophétique », 883) signale leur arrivée sur les côtes galiciennes le 1^{er} août, et la *Chronique d'Alphonse III* (compilée au début du X^e siècle) rapporte que la flotte fut vaincue quelques jours plus tard par le roi des Asturies Ramiro I^{er}. Il faut ensuite se tourner vers les chroniqueurs arabes pour connaître la suite de leur campagne. Le *al-Muqtabis* de Ibn Hayyan (987-1075) rapporte en effet que les pillards atteignirent Lisbonne le 20 août, pillant la zone treize jours durant, après quoi ils firent route vers le sud, atteignant les environs de Séville le mois suivant, où ils s'attardèrent quelques temps avant d'être défaits et repoussés (PIRES, Helio, 2013 : 159-160 ; WINROTH, Anders, 2012 : 28-29). Il est également possible, quoiqu'avec moins de détail, de suivre la campagne de la flotte (peut-être même deux flottes différentes) qui descendit à nouveau la côte occidentale de la péninsule ibérique pour franchir le cap de Gibraltar, pénétrer en Méditerranée et attaquer l'embouchure du Rhône (PIRES, Helio, 2013 : 161). Ces reconstitutions à partir des sources contemporaines permettent ainsi non seulement de préciser notre compréhension de l'activité des Vikings et de l'évolution de leurs campagnes au fil des décennies, mais également de comparer ces données aux sources postérieures, telles que les *Saga*, pour en vérifier l'exactitude ou au contraire le manque de fiabilité.

constituant la principale base de la piraterie au Moyen-âge, elle sera fréquemment mentionnée dans cette étude.

5. Problématique et organisation de la présente étude

La présente étude procède ainsi d'un objectif double. Nous entendons d'abord, par-delà les nombreux débats académiques est-asiatiques, proposer au lecteur une synthèse originale des nombreux travaux produits sur la question au cours du dernier siècle, un travail qui nous l'espérons offrira au monde académique occidental une meilleure compréhension d'un phénomène historique aux contours encore mal définis, et au sujet duquel il existe nombre d'écrits contradictoires. Mais au-delà de ce travail de synthèse, nous désirons apporter notre propre pierre à l'édifice de la connaissance en mettant en évidence certains aspects du phénomène encore peu étudiés. Notre approche consiste ainsi, au travers du thème des circulations maritimes, à fournir une analyse concrète du fonctionnement de la piraterie japonaise et des diverses ramifications de son activité. En d'autres termes, la présente étude tente de répondre au questionnement suivant : en quoi cette période se démarqua-t-elle de la précédente du point de vue du fonctionnement général des circulations maritimes en mer de Chine orientale — qu'il s'agisse tant des circulations humaines, matérielles ou encore des informations et des techniques — et dans quelle mesure la piraterie fut-elle partie prenante de ces changements ?

De cette problématique générale découleront nombre de questionnements corollaires : comment s'articulaient les réseaux commerciaux au temps de la piraterie japonaise et comment furent-ils affectés par cette dernière ? Quelle influence l'activité pirate eut-elle sur les sociétés maritimes chinoises et coréennes ? Quels types de navires les pirates employaient-ils ? Quelles routes suivaient-ils ? Comment écoulaient-ils leur butin ? Quels rapports entretenaient-ils avec les pouvoirs féodaux japonais ? Quelles stratégies les pouvoirs du continent employèrent-ils pour tenter d'y mettre un terme ? Autant de questionnements auxquels la présente étude tentera d'apporter de nouveaux éléments de réponse.

Le présent travail visant à produire une étude diachronique des circulations maritimes durant la grande époque de la piraterie japonaise, nous l'avons organisé en trois parties suivant une progression chronologique. La première partie se donne pour

objectif de planter le décor de la mer de Chine orientale avant 1350, afin de familiariser le lecteur avec l'environnement au sein duquel émergea la piraterie japonaise. Nous y expliquerons les contraintes imposées par le milieu, les techniques et routes de navigation, et présenterons également les différents types de navires qui croisaient dans cette mer. Nous y aborderons également, dans ses grandes lignes, le rapport des pouvoirs politiques aux affaires de la mer : puissance militaire, transports de taxes, revenus de la mer, etc. Cette première partie sera également l'occasion d'aborder le fonctionnement des circulations marchandes, qui étaient principalement le fait de populations chinoises (ou sino-japonaises), dont les réseaux s'étiraient à travers toute la mer de Chine orientale. Les échanges entre le Japon et le Koryŏ étaient quant à eux fort restreints, et semblaient se limiter, pour autant que l'on puisse en juger, à l'activité de pêcheurs ou de petits caboteurs qui écoulaient leur propre production le long de la côte méridionale coréenne. Enfin, nous présenterons les types de pirateries qui existaient en mer de Chine orientale avant le début des grandes campagnes japonaises, un travail qui servira ensuite de base pour démontrer en quoi la piraterie qui apparut en 1350 constitua une rupture ou au contraire le prolongement des périodes précédentes.

Notre deuxième partie sera consacrée à l'évolution des circulations maritimes durant les années 1350-1388, c'est-à-dire la période au cours de laquelle la piraterie fit soudainement irruption en mer de Chine orientale avant d'atteindre son pic d'intensité durant les années 1370-1380. L'année 1388 marque le moment où la piraterie japonaise, entamant son déclin sur les côtes coréennes, regagna en intensité sur les rivages chinois. Durant la période considérée dans cette partie, les côtes de l'empire du milieu ne furent certes pas épargnées, mais c'est surtout le royaume du Koryŏ qui eut à pâtir des déprédations japonaises, la plupart des campagnes pirates ciblant les côtes de la péninsule, et remontant parfois même les cours d'eau sur plusieurs dizaines de kilomètres pour frapper vers l'intérieur des terres. Comme nous venons de l'expliquer, toute étude portant sur le phénomène de la piraterie japonaise doit d'abord reposer sur une solide compréhension des faits. Le premier chapitre de cette seconde partie s'attachera donc à proposer une reconstitution des campagnes pirates durant cette période : les grandes phases du phénomène, les lieux ciblés, les tactiques et les navires employés, etc. Nous étudierons dans un second temps la place de cette piraterie au sein de la société japonaise : les bases pirates, les circuits économiques alimentés par la piraterie, et les rapports entretenus avec les autorités féodales. Une fois tous ces aspects élucidés, nous

prendrons un peu de distance pour voir comment, de l'autre côté de la mer de Chine, les sociétés maritimes chinoises et coréennes furent affectées par cette piraterie, et les stratégies qui furent déployées par les autorités pour tenter de remédier au problème.

Enfin, une troisième et dernière partie s'intéressera aux trois dernières décennies de la période étudiée, les années 1389-1419. Nous l'avons dit, l'année 1389 fut marquée par un regain d'activité pirate sur les côtes chinoises alors qu'elle entamait un déclin progressif en Corée, une évolution que nous détaillerons dans le premier chapitre de cette troisième partie. Nous consacrerons plusieurs pages à reconstituer dans le détail la campagne pirate de 1419, qui se trouve être la mieux documentée pour l'ensemble de la période considérée ici : itinéraire suivi, déroulement des attaques et des batailles, nombre de navires, etc., autant d'éléments qui sont rapportés dans les sources officielles chinoises et surtout coréennes. Cette étude de cas permettra ainsi d'illustrer le fonctionnement d'une grande campagne pirate au début du xv^e siècle. Le chapitre suivant s'attachera à élucider les raisons de l'évolution de l'activité pirate, des tractations diplomatiques entre les autorités féodales japonaises et leurs voisins chinois et coréens aux nouvelles mesures politiques adoptées par les pouvoirs centraux. Comme nous le verrons, la politique d'apaisement du Chosŏn vis-à-vis des chefs pirates et des pouvoirs féodaux de l'archipel s'avéra être une réussite, d'autant qu'elle fut secondée par le développement d'une nouvelle marine de guerre capable de rivaliser sur mer avec les embarcations pirates. Cette marine fut du reste mise à profit pour lancer une expédition de grande ampleur contre Tsushima en représailles aux exactions commises par la flotte pirate de 1419. Enfin, cette troisième partie abordera également l'essor des nouveaux axes prospères de circulations maritimes durant le xv^e siècle naissant, circulations au sein desquelles s'imbriquaient les circuits économiques marchands et pirates, une situation clairement exemplifiée à travers la figure du célèbre chef pirate Sōda Saemontarō (早田左衛門太郎 ; ? – 1428 ?), dont nous tenterons de retracer la biographie et le rôle dans les réseaux tant marchands que pirates dans un dernier chapitre.

Nous entendons ainsi, à travers ces trois grandes parties, fournir une étude détaillée d'un phénomène historique qui a parfois pu passer pour marginal car débordant des habituels cadres d'analyse nationaux, mais qui fut en réalité central à l'échelle de cette région braudélienne qu'est la mer de Chine orientale. Nous montrerons qu'en ce qui

concerne cette mer, la période 1350-1419 fut bel et bien le temps de la grande piraterie japonaise.

Première partie : La mer de Chine orientale avant 1350

Chapitre 1 : Particularités et contraintes de navigation en mer de Chine orientale

Toute activité humaine est soumise à un ensemble de contraintes spécifiques imposées par son environnement naturel²¹⁰. Les activités en milieu marin ne font pas exception, et sont même, sous bien des aspects, plus tributaires encore de ces contraintes, la mer étant par nature hostile aux Hommes. Chaque espace maritime possède des caractéristiques qui lui sont propres : la configuration de la côte, le relief des fonds, les conditions météorologiques, les courants marins, etc., sont autant de facteurs qui diffèrent d'une mer ou d'un océan à l'autre. La connaissance empirique de toutes ces contraintes spécifiques à un espace donné, transmise et perfectionnée par les marins de génération en génération, est essentielle pour réduire les risques inhérents à toute navigation, à plus forte raison s'agissant de l'époque de la marine à voile. Cette même connaissance s'avérant également utile à l'historien qui cherche à comprendre le fonctionnement général des réseaux maritimes, il nous paraît essentiel, pour ouvrir cette étude, de présenter à notre lecteur les contraintes spécifiques auxquelles les populations de la mer de Chine orientale étaient soumises, et dans quelle mesure elles influencèrent l'émergence de grands axes de circulation. Certaines de ces contraintes pouvaient être en partie dépassées grâce aux innovations technologiques, en particulier en matière de

²¹⁰ Pour une réflexion sur la notion de contrainte naturelle, voir par exemple CHARRE, Joël, 1981 : 6-9.

construction navale. Cependant, toutes les sociétés du pourtour de la mer de Chine orientale ne partageaient pas le même degré de sophistication de technologie nautique, et ne possédaient donc pas la même capacité à arpenter l'espace maritime. Ces différentes traditions navales seront abordées en clôture de ce premier chapitre.

I.1.A Le milieu

Toute activité humaine est soumise à un ensemble de contraintes spécifiques imposées par son environnement naturel²¹¹. Les activités en milieu marin ne font pas exception, et sont même, sous bien des aspects, plus tributaires encore de ces contraintes, la mer étant par nature hostile aux Hommes. Chaque espace maritime possède des caractéristiques qui lui sont propres : la configuration de la côte, le relief des fonds, les conditions météorologiques, les courants marins, etc., sont autant de facteurs qui diffèrent d'une mer ou d'un océan à l'autre. La connaissance empirique de toutes ces contraintes spécifiques à un espace donné, transmise et perfectionnée par les marins de génération en génération, est essentielle pour réduire les risques inhérents à toute navigation, à plus forte raison s'agissant de l'époque de la marine à voile. Cette même connaissance s'avérant également utile à l'historien qui cherche à comprendre le fonctionnement général des réseaux maritimes, il nous paraît essentiel, pour ouvrir cette étude, de présenter à notre lecteur les contraintes spécifiques auxquelles les populations de la mer de Chine orientale étaient soumises, et dans quelle mesure elles influencèrent l'émergence de grands axes de circulation. Certaines de ces contraintes pouvaient être en partie dépassées grâce aux innovations technologiques, en particulier en matière de construction navale. Cependant, toutes les sociétés du pourtour de la mer de Chine orientale ne partageaient pas le même degré de sophistication de technologie nautique, et ne possédaient donc pas la même capacité à arpenter l'espace maritime. Ces différentes traditions navales seront abordées en clôture de ce premier chapitre.

²¹¹ Pour une réflexion sur la notion de contrainte naturelle, voir par exemple CHARRE, Joël, 1981 : 6-9.

I.1.A.1 Vents et courants

À l'époque de la marine à voiles, le régime des vents était une donnée fondamentale de la navigation, et constituait souvent un des principaux facteurs de l'émergence d'axes de circulation à l'intérieur d'un espace maritime donné. Chaque mer, chaque océan était soumis à des régimes particuliers, que les marins ne pouvaient se permettre d'ignorer. Ainsi le régime des vents en Méditerranée durant la belle saison, pour ne citer qu'un exemple, était dominé par des vents tels que les étésiens, qui soufflaient avec constance du nord ou du nord-ouest pendant plusieurs semaines en été. Les navigateurs de la Méditerranée antique planifiaient ainsi le calendrier de navigation ou les routes empruntées en fonction de ces étésiens²¹². La même attention aux courants aériens prévalait en mer de Chine orientale. La question du régime des vents y était peut-être même plus prégnante encore que dans la majeure partie des mers du globe, car les deux mers de Chine sont soumises aux effets de la mousson est-asiatique. Ce phénomène saisonnier génère en hiver des vents froids soufflant principalement du nord-est, qui laissent ensuite place, à partir de la fin du mois d'avril et durant le mois de mai (soit les 3^e et 4^e mois du calendrier lunisolaire), à une période d'instabilité, où la direction et la force des vents sont très variables. Puis, vers fin mai ou début juin (fin 4^e – début 5^e mois), les vents dominants virent à l'ouest, avant de tourner graduellement vers le sud-ouest au cours du mois de juin (5^e mois). Cette mousson du sud-ouest qui domine la saison estivale s'accompagne également d'une forte augmentation des précipitations, et la fin de la saison, en août-septembre (7^e-8^e mois), est également marquée par une forte recrudescence des typhons²¹³. Le régime des vents reprend ensuite sa configuration hivernale à partir du mois d'octobre (9^e mois)²¹⁴. Bien sûr, la direction dominante des vents ne signifie pas nécessairement que les vents soufflent en permanence dans cette même direction, et il pouvait arriver qu'un navire puisse profiter de vents lui permettant d'appareiller hors-saison, ou l'obligeant au contraire à reporter son départ²¹⁵. Mais de

²¹² POMEY, Patrice, 1997 : 91-92. Pour une description détaillée des vents saisonniers et de leurs effets sur la navigation en Méditerranée, voir BRAUDEL, Fernand, 1949, rééd. 1990 (vol. 1) : 298-314.

²¹³ Sans doute le typhon le plus célèbre de l'histoire de la mer de Chine orientale est celui qui ravagea la flotte d'invasion mongole sur la côte nord de Kyūshū entre le 30 du 7^e mois et le 1^{er} du 7^e mois intercalaire (23 août) 1281, réduisant à néant les espoirs de Kubilai Khan d'étendre son emprise sur l'archipel japonais (AMINO Yoshihiko, 2001 : 283).

²¹⁴ CHU, Peter, et al., 2005 : 3 ; ISHII, Kenji, 1983 : 22-23.

²¹⁵ ADACHI Yūsuke, 2005 : 258.

façon générale, la régularité avec laquelle se produisaient ces changements météorologiques dictait le calendrier des navigations, en particulier des navigations hauturières plus dépendantes de la voile encore que le cabotage. Ainsi, les traversées vers le nord ou nord-est s'effectuaient généralement à la faveur de la mousson d'été, à partir du 5^e au 7^e mois du calendrier lunisolaire, mais rarement au-delà en raison des risques de tempête, tandis que les navigations vers le sud ou le sud-ouest s'opéraient habituellement avec la mousson d'hiver, du 8^e au 2^e mois. Les navigations durant le printemps étaient généralement découragées, en raison de l'instabilité des vents²¹⁶.

Ne pas respecter ce calendrier général pouvait avoir des conséquences dramatiques, comme en témoignent les innombrables naufrages et dérives des navires japonais dépêchés en ambassade à la cour des Tang aux VIII^e et IX^e siècles²¹⁷. Durant l'Antiquité japonaise, la connaissance du régime des vents était à ce point lacunaire qu'en 776, l'ambassadeur décida de reporter la mission à l'été suivant après avoir attendu des vents propices jusqu'à l'automne, puis décréta que la saison était désormais trop avancée pour tenter la traversée²¹⁸. Un tel calendrier de navigation était diamétralement opposé à la direction naturelle des vents. Les navires de l'ambassade de 837 appareillèrent de Kyūshū au milieu du 7^e mois, c'est-à-dire non seulement durant la saison où les vents dominants soufflent encore du sud-ouest, mais en plus durant la saison des typhons. Poussés par les vents contraires, deux des navires dérivèrent jusqu'à l'île d'Iki (壱岐), tandis que le troisième fut renvoyé sur la côte des Gotō (五島)²¹⁹. Certains des navires qui opérèrent ainsi la traversée partirent à ce point à la dérive qu'ils se retrouvèrent en Asie du Sud-est, quand ils ne disparurent pas corps et biens, engloutis par les flots²²⁰. Ce n'est qu'à partir du x^e siècle que les marins de la mer de Chine orientale, principalement chinois, commencèrent à se familiariser avec ce régime des vents et à planifier leurs traversées en conséquence²²¹.

Le vent du sud-ouest, qui soufflait durant la mousson d'été, rythmait à ce point la vie des populations maritimes qu'il portait un nom particulier dans la plupart des sociétés du

²¹⁶ ISHII Kenji, 1983 : 23-24 ; ADACHI Yūsuke, 2005 : 257.

²¹⁷ ISHII, Kenji, 1983 : 22 ; MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE, 2005 : 77 ; SAEKI Kōji, 2006 : 81.

²¹⁸ ISHII Kenji, 1983 : 23.

²¹⁹ *Shoku Nihon kōki* 續日本後紀 (869), an 4 de l'ère Jōwa 承和 (837), k. 6, 7^e mois, *mizunoto-hitsuji* 癸未 (22^e jour).

²²⁰ ISHII, Kenji, 1983 : 22 ; AMINO Yoshihiko, 1992 : 10-11.

²²¹ ISHII, Kenji, 1983 : 41.

pourtour de la mer de Chine orientale²²². En Chine, il était connu sous le nom de *bochaofeng* (舶越風), littéralement « vent des navires du lointain ». Le célèbre lettré des Song Su Shi (蘇軾 ; 1037-1101) y consacra un poème, qu'il introduisit en ces termes : « Au Wuzhong (Jiangnan), lorsque la saison des pluies est déjà passée, un vent clair souffle toute une décade durant ; il en va ainsi d'année en année. Les gens du Hu²²³ l'appellent le "vent des navires du lointain". Les navires de mer reviennent pour la première fois [du Sud] à cette période. On dit que ce vent arrive depuis la mer accompagné des navires »²²⁴. Aux Ryūkyū, il portait le nom de « *mahae* » (まはゑ ou まはへ) ou alternativement « *mahai* » (まはい), « véritable vent du sud »²²⁵. Comme en Chine, il signalait pour les habitants locaux le retour des navires marchands, au point d'être mentionné dans de nombreux *Omoro*²²⁶. Citons par exemple le *Omoro* suivant, particulièrement évocateur de l'association de ce vent avec le commerce maritime :

まはへすつなりきや	Navire Suzunari au <i>mahae</i>
まはい されめけは	Lorsque se fait entendre le <i>mahae</i>
たう なはん	De Chine et d'Asie du Sud-est
かまへ つて みおやせ	Charge les [articles du] tribut et
	présente-les [au Roi]
又おゑちへすつなりきや	Navire Suzunari au vent d'arrière
おゑちへ さらめけは ²²⁷	Lorsque se fait entendre le vent
	d'arrière ²²⁸

²²² Seuls les textes coréens ne mentionnent pas d'appellation particulière pour ce vent, du moins à notre connaissance.

²²³ C'est-à-dire les habitants de la région de Huzhou (湖州), près de Hangzhou (杭州), au Zhejiang.

²²⁴ 吳中梅雨既過，颯然清風彌旬，歲歲如此，湖人謂之舶越風，是時海舶初回，云此風自海上與舶俱至云爾；Su Shi 蘇軾 (1037-1101), *Dongpo quanji* 東坡全集 (Recueil complet de Dongpo), j.11, « Vent des nefes du lointain » (舶越風). Su Shi évoque dans ce passage les navires qui revenaient de la mer de Chine méridionale, mais ce même vent servait évidemment aux navires qui appareillaient des côtes du Jiangnan pour faire voiles vers le nord, à travers la mer de Chine orientale. Les transports de taxe des Yuan employaient par exemple le *bochaofeng* pour faire route du Jiangnan vers Zhigu (Tianjin) au XIV^e siècle. Cf. Wu Sida 烏斯道 (?-?), *Chuncaozhaiji* 春草齋集 (Recueil de Chuncaozhai) : j. 8, « Introduction au départ du Gestionnaire Chen Zhongkuan sous les ordres du Maréchal pour la capture des pirates japonais » (送陳仲寬都事從元帥捕倭寇序).

²²⁵ SMETS, Gregory, 2019 : 17-18.

²²⁶ Cf. *supra*, « Introduction ».

²²⁷ *Omoro sōshi*, k. 13, n°780.

²²⁸ Notre traduction a été réalisée à partir de la traduction en japonais de TORIGOE Kenzaburō, 1968.

Les Japonais quant à eux lui donnaient le nom de *mase* (マセ), si l'on en croit les propos du marchand japonais Kusuba Sainin (楠葉西忍 ; 1395-1486), rapportés dans le journal du moine Jinson (尋尊 ; 1430-1508)²²⁹. Sa description des vents dominants et du calendrier de navigation étant l'une des plus détaillées à nous être parvenues, en particulier côté japonais, nous la reproduisons ici :

一 渡唐船巡風様、天竺人西忍入道説者、兩度渡唐之間、巨細存知云々、
日本國ヨリ大唐國ハ相當未申方、明州津事也、惣ハ大國之間、不知南北長、
春ハ肥前國大嶋小豆浦ヨリ船出之、五十里南也、
秋ハ同國後唐ノ嶋ヨリ船出之、五十里北也、
其故ハ自八月至二月マテハ北風也、自三月至七月マテハ南風也、秋風ヲハ
野分トモ、カリワタシトモ云也、
帰朝ハ五月以後、以申酉ノ風船出也、此風ヲハマセト云也、此マセ南ニ成
事在之、又左マワリトテ、辰巳ニ成事在之、其時ハ高麗嶋ニ付事在之云々、
春の帰朝ハ大ニ不可然云々、可嫌之風北ヨリ吹故也、²³⁰

- Concernant l'aspect des vents à suivre pour les navires se rendant en Chine, Sainin retiré du Tenchiku²³¹ dit en connaître les grandes lignes et le détail pour avoir par deux fois fait la traversée en Chine :

[Si l'on va] du Japon à la Chine, [on suit] la direction « chèvre-singe »²³² (Il s'agit du port de Mingzhou ; de façon générale, le pays étant très grand, on ne connaît pas sa longueur nord-sud). Au printemps, on appareille du port de Azuchi sur l'île de Ōshima au Hizen. C'est cinquante *ri* vers le sud.

²²⁹ SEKI Shūichi, 2015 : 138-139.

²³⁰ *Daijōin jisha zōjiki* (大乘院寺社雜事記 ; Chronique de divers faits du Daijōin), k. 67, an 5 de l'ère Bunmei 文明 (1473), 6^e mois, 17^e jour.

²³¹ Le père de Sainin était originaire du « Tenchiku ». À l'origine, ce terme désignait l'Inde, mais il est probable qu'il était à cette époque employé pour désigner toute contrée d'Asie du Sud ou du Sud-est (SEKI Shūichi, 2015 :138-139), de sorte que l'on ignore à quel pays ce terme fait ici référence.

²³² Orientation sur une boussole chinoise qui représente la direction sud-ouest. Il s'agit du reste du premier texte montrant l'adoption par les Japonais de cette technique.

En automne, on appareille depuis les îles des Gotō dans la même province. C'est cinquante *ri* vers le nord²³³.

La raison en est que du 8^e au 2^e mois, les vents soufflent du nord, et du 3^e au 7^e mois, ils soufflent du sud (on appelle le vent d'automne « *yabun* » ou « *kariwatashi* »).

Lorsque l'on rentre [au Japon], à partir du 5^e mois, on appareille avec les vents du « singe-coq »²³⁴. On appelle ce vent « *mase* » (Ce *mase* passe parfois au sud. De plus, il tourne parfois vers la gauche, et devient « dragon-serpent²³⁵ ». Dans ce cas, il arrive que l'on touche sur une île du Koryō).

[Kusuba Sainin] dit que le retour au printemps est grandement déconseillé, en raison des vents indésirables soufflant du nord.

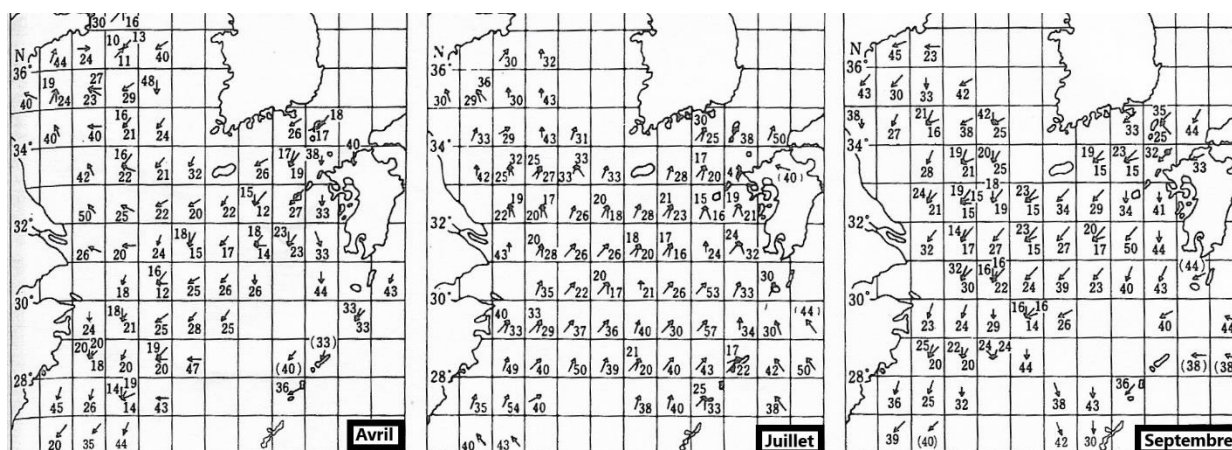
Ainsi, selon Kusuba Sainin, le vent contraire au *mase*, celui qui soufflait avec la mousson d'hiver, était appelé *yabun* ou *kariwatashi*. Ce texte permet de mesurer combien la connaissance empirique du régime des vents avait progressé au Japon depuis l'Antiquité. Désormais, les marins connaissaient non seulement les saisons propices à la navigation, mais aussi les points de la côte desquels il était préférable d'appareiller en fonction des saisons pour profiter des légères variations d'orientation des vents dominants. Il faut dire qu'à partir de la seconde moitié du XIV^e siècle, le nombre de navigations japonaises en mer de Chine augmenta rapidement, fournissant l'occasion aux marins de l'archipel de parfaire leurs connaissances. Contrebandiers, marchands accompagnant les ambassades aux Ming, et bien sûr flottes pirates, collectèrent à n'en pas douter de nombreuses informations sur les vents et courants de la mer de Chine orientale, qui contribuèrent à l'enrichissement des connaissances nautiques japonaises.

²³³ Il est possible ici que Jinson, qui n'était pas versé dans la géographie locale du Hizen, ait inversé la position de Azuchi-Ōshima et des Gotō, la première étant située au nord de la seconde.

²³⁴ Direction ouest-sud-ouest.

²³⁵ Direction sud-est.

Figure 1 : Carte des vents saisonniers (source : ISHII Kenji, 1983 : 24)



Les courants marins constituaient une autre donnée fondamentale des circulations maritimes. On peut en distinguer deux sortes : les grands courants de surface, dont le cycle est régulier et continu, et les courants générés par le cycle des marées. Les premiers se rencontrent sur l'ensemble des océans du globe et sont influencés par le vent, les différences de température ou de salinité, et bien sûr à la morphologie générale des continents. Le courant marin qui exerce la plus forte influence sur le mouvements des eaux en mer de Chine orientale est le Kuroshio (黒潮 ; lit. « courant noir »), le plus grand courant marin du monde après le Gulf Stream. Démarrantant au niveau de la côte orientale des Philippines, il remonte par l'est de Taiwan et pénètre en mer de Chine orientale entre Taiwan et le groupe d'îles Ishigaki (石垣島), à l'extrémité sud-ouest des Ryūkyū, puis longe par l'ouest cet archipel avant de passer ensuite dans le détroit entre Amami-Ōshima (奄美大島) et le groupe Tokara (吐噶喇) (une zone connue sous le nom de Shichitō-nada 七島灘). Il remonte alors la côte méridionale de l'archipel japonais, puis vire vers l'est dans le Pacifique, où il fusionne avec le courant du Pacifique nord²³⁶. Le Kuroshio influait ainsi particulièrement sur la navigation le long des Ryūkyū, rendant la navigation au niveau des détroits qu'il traversait particulièrement dangereuse. Il constituait donc un obstacle à la navigation dans le détroit de Shichitō-nada, emportant vers l'immensité du Pacifique les navires qui n'y prenaient pas suffisamment garde²³⁷. L'un des navires japonais revenant d'une ambassade à la cour des Tang à la fin de l'année 753 emprunta la route des Ryūkyū. Il parvint semble-t-il à franchir le Shichitō-nada pour toucher à

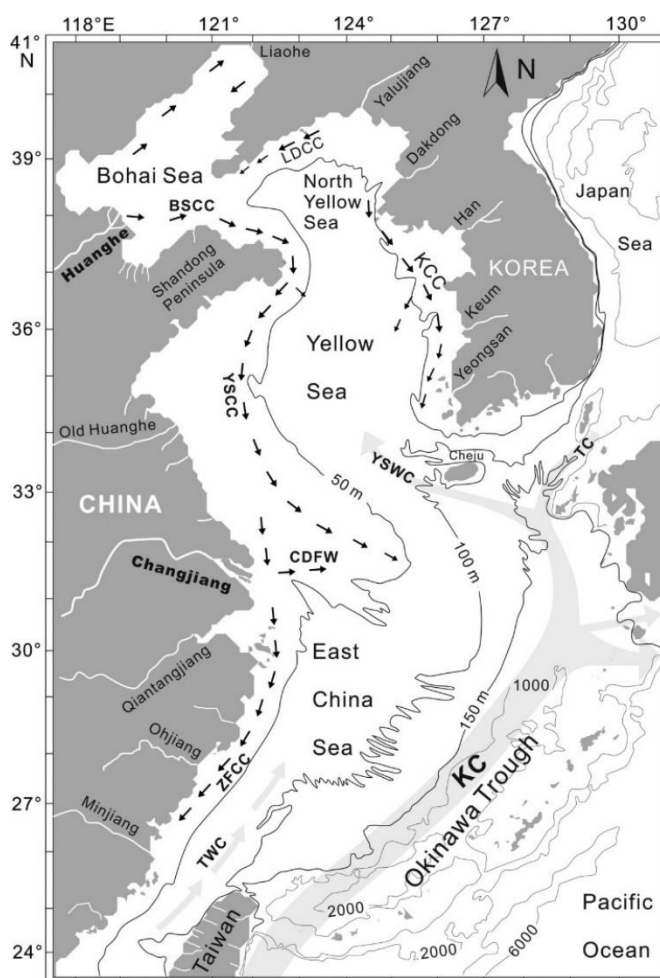
²³⁶ LIU Zhiqiang, GAN Jianping, 2012 : 25-26 ; SMETS, Gregory, 2019 : 17.

²³⁷ SMETS, Gregory, 2019 : 17.

Yakushima (屋久島), mais lorsqu'il appareilla de l'île, il fut emporté à la dérive jusqu'à la province de Kii (紀伊國), à la pointe sud du Kansai²³⁸. Bien que les sources japonaises ne le précisent pas — non que les marins de l'époque eussent connaissance de l'existence de ce courant —, il est fort probable que le navire fût justement pris par le Kuroshio, mais parvint par chance à gagner la côte avant d'être définitivement emporté vers le Pacifique. Le Kuroshio possède également une branche qui bifurque au nord-est vers la côte ouest de Kyūshū et passe entre la Corée et le Japon pour pénétrer dans la mer du Japon/mer de l'Est. Ce courant, appelé le courant de Tsushima, est principalement un courant de printemps et d'été²³⁹. Il accompagne les navigations traversant la mer de Chine avec la mousson du sud-ouest. Les deux rives de la mer Jaune sont par ailleurs parcourues par un courant côtier coulant du nord vers le sud, dans le sens opposé au Kuroshio, mais d'une intensité bien plus faible.

Figure 2 : Carte des courants marins de surface (source : YANG Shouye et al., 2014)

(Légende : BSCC, Bohai Sea Coastal Current ; LDCC, Liaodong Coastal Current ; KCC, Korea Coastal Current ; YSCC, Yellow Sea Coastal Current ; ZFCF, Zhejiang-Fujian Coastal Current ; YSWC, Yellow Sea Warm Current; CDFW, Changjiang Diluted Freshwater; TC, Tsushima Current; TWC, Taiwan Warm Current ; KC, Kuroshio Current)



²³⁸ *Shoku Nihongi* 續日本紀 (797), k. 19, an 6 de l'ère Tenpyō-Shōhō 天平勝寶 (754), 1^{er} mois, *mizunoto-ushi* 癸丑 (17^e jour).

²³⁹ *Encyclopaedia Britannica*, « Tsushima Current ».

Les courants de marée, quant à eux, se font particulièrement sentir à l'approche des côtes, en particulier dans les zones de fort marnage, et peuvent être amplifiés par la présence de chenaux ou de zones resserrées. En la matière, les côtes de la péninsule coréenne, en particulier sa côte occidentale, faisaient partie des zones les plus dangereuses de la mer de Chine orientale²⁴⁰. Elles enregistrent en effet une amplitude de marée remarquablement élevée, entre 4 et 8 mètres, avec des points atteignant les 8,2 mètres²⁴¹. Ce marnage génère de très forts courants, qui culminent à près de 13 nœuds (env. 24 km/h) dans le détroit de Myōngnyang (鳴梁), à la confluence des côtes sud et ouest²⁴². Le fond de ce détroit rassemble d'importantes concentrations de vestiges sous-marins, pour une large part datant du Koryō²⁴³, témoignage de la dangerosité du lieu. Cette amplitude de marée sur la côte ouest de la Corée a également pour effet de générer de nombreux hauts-fonds et estrans, qui représentent autant de dangers supplémentaires pour les navires. Naviguer le long des côtes coréennes sans posséder au préalable une solide connaissance des courants et des cycles des marées était par conséquent une entreprise des plus périlleuses qui fut fatale à plus d'un navire. Les navigateurs européens qui commencèrent à fréquenter les côtes coréennes au XIX^e siècle en firent l'amère expérience, comme en témoignent les déconvenues de la marine française. En 1846, le commandant de la station navale des mers de Chine, le contre-amiral Jean-Baptiste Cécille (1787-1873), avertit clairement son successeur, le contre-amiral Augustin Lapierre (1795-1855), de la dangerosité des côtes coréennes : « Sur la côte de Corée, où j'ai passé plusieurs jours, on doit naviguer avec beaucoup de précaution. On se trouverait fort embarrassé si l'on y était surpris par un coup de vent ; il suffit de vous dire qu'on doit constamment avoir la sonde à la main, car j'ai observé une marée de sygysie [sic] donnant une différence de 28 pieds [8,5 mètres] entre le bas de l'eau et la pleine mer²⁴⁴ ». Cette mise en garde n'empêcha pourtant pas Lapierre de se laisser surprendre l'année suivante et de s'échouer, avec les deux navires qu'il commandait, sur un banc de sable près de l'archipel de Kogunsan²⁴⁵ (古群山 ; prov. Chōlla du Nord)²⁴⁶. Les marins possédant une

²⁴⁰ MORIHIRA Masahiko, 2013 : 22.

²⁴¹ *Encyclopaedia Britannica*, « Yellow Sea ».

²⁴² CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2018 : 84.

²⁴³ CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2015 ; 2018.

²⁴⁴ SERVICE HISTORIQUE DE LA DEFENSE, série BB4, n°651 : « Mémoire de l'amiral concernant la station de Chine remis à M^r le Capitaine de Vaisseau Lapierre, conformément à la dépêche ministérielle du 16 mai 1846 ».

²⁴⁵ C'est-à-dire l'archipel qui à l'époque du Koryō était appelé « Kunsan » (群山). Cf. *infra*, p. 77.

²⁴⁶ En 1846, Cécille était allé déposer en Corée une lettre adressée à la cour du Chosōn pour demander réparation suite à l'exécution de plusieurs missionnaires français qui avaient illégalement pénétré dans le

solide connaissance des vents et des courants étaient capables de les utiliser avantageusement pour faciliter leurs traversées, tandis que ceux qui les ignoraient encouraient en permanence le risque de faire naufrage, un état de fait qui resta largement inchangé durant toute l'époque de la marine à voiles.

I.1.A.2 Les repères de la navigation

S'orienter en mer a toujours été une nécessité absolue pour toute navigation, faute de quoi le navire s'expose à de graves dangers. Les marins du Moyen âge savaient par expérience quelles étaient les routes sûres et où se situaient les principaux dangers, mais ces connaissances, si approfondies qu'elles fussent, étaient nullifiées si l'on était incapable de déterminer sa propre position en mer et juger de l'exactitude de la route suivie. Pour ce faire, les navigateurs de la mer de Chine orientale avaient acquis divers outils et techniques éprouvés, pour une large part identiques à ceux qui étaient employés dans toutes les eaux du monde ou presque, mais dont certains étaient propres aux conditions spécifiques dictées par leur environnement.

La première de ces méthodes reposait sur l'observation du relief de la côte ou des îles avoisinantes pour en déduire sa position. La navigation à vue constitue le moyen de se repérer le plus sûr et le plus simple, et donc le plus couramment employé depuis la préhistoire²⁴⁷. Toute forme de cabotage employait cette technique, et les marins au long cours pouvaient également y avoir ponctuellement recours lorsqu'ils passaient au large d'une île ou d'une côte possédant une forte élévation, telle que l'île de Cheju, située à la croisée des routes entre la Chine, la Corée et le Japon²⁴⁸, et mentionnée dans de nombreux récits de navigations à travers la mer de Chine²⁴⁹. Les marins chinois des époques Song et Yuan avaient ainsi à leur disposition des routiers qui leur fournissaient des informations

royaume. Lapierre avait reçu la tâche d'aller chercher la réponse du gouvernement coréen, dans le cadre de laquelle il fit naufrage. Les équipages naufragés débarquèrent sur une des îles de l'archipel de Kogunsan et envoyèrent deux petites embarcations en Chine pour chercher des renforts. Après un mois passé sur l'île, ils furent secourus par trois bâtiments de la marine britannique, qui les ramenèrent en Chine afin qu'ils embarquent pour la France (PELADAN, Damien, 2014 : 28-32). Ce naufrage eut des répercussions durables sur les relations entre la France et la Corée (sur ce point, voir ROUX, Pierre-Emmanuel, 2012 : 76-97).

²⁴⁷ CHONG Chinsul, 2015 : 21-22.

²⁴⁸ Cf. *infra*, p. 93.

²⁴⁹ À ce sujet, voir ENOMOTO Wataru, 2008 : 99-105.

précieuses sur les directions à suivre, le temps de navigation moyen entre deux points, les principaux amers et des descriptions du relief de la côte en fonction d'un point d'observation donné. Nombre de ces ouvrages se présentaient d'ailleurs sous la forme d'une série de dessins de la ligne de côte²⁵⁰. Quoiqu'aucun de ces ouvrages antérieurs à la fin de l'époque des Ming ne nous soit parvenu, leur existence transparait nettement dans le récit du voyage de Xu Jing au Koryō en 1123. Le relief de la plupart des îles et récifs y est décrit en détail et certaines îles sont même nommées en rapport avec la forme qu'elles évoquent²⁵¹.

Lorsque l'on s'éloignait des côtes et que l'on perdait la terre de vue, s'orienter devenait une véritable gageure. Une méthode éprouvée depuis la préhistoire consistait à fixer le cap dans l'une des quatre directions cardinales et de s'y tenir durant toute la traversée. Plus facile à dire qu'à faire compte tenu de l'action perpétuelle des vents et des courants, sans parler des éventuelles intempéries. Pour maintenir le cap, les marins pouvaient s'aider de la position du soleil lorsqu'ils naviguaient de jour, et de la lune ou de l'Étoile polaire la nuit²⁵². Évidemment, il suffisait que le ciel se couvre pour que les marins soient privés de ces repères. Par ailleurs, cette technique permettait difficilement de naviguer sur un axe oblique, le soleil n'indiquant qu'un axe est-ouest et l'Étoile polaire indiquant le nord. Il était donc bien plus aisé de naviguer sur un axe latitudinal ou longitudinal²⁵³. Le moment de la traversée devait également être choisi avec précaution, les navires n'appareillant que lorsque les conditions météorologiques étaient optimales afin de passer le moins de temps possible à la mer. La navigation côtière était ainsi généralement privilégiée jusqu'au dernier moment, et la navigation hauturière était évitée au maximum. Les marins chinois avaient toutefois mis au point des cartes du ciel leur permettant, en comparant la position relative des étoiles entre elles, d'estimer de

²⁵⁰ Lo Jung-pang, 2012 : 109.

²⁵¹ Citons par exemple l'île Lanshan (關山島 ; « île de la montagne-palissade »), ainsi nommée parce que « sa montagne est haute et lorsqu'on l'observe de loin, elle se dresse tel un mur. Devant elle se trouvent deux récifs dont la forme est semblable à des tortues » 其山高峻, 遠望壁立. 前二小焦, 如龜鱉之狀 (GLTJ : 35, 海道二, 關山島), ou encore le récif Binlang (檳榔焦 ; « le récif Noix d'arec ») qui « a reçu son nom parce sa forme ressemble [à une noix d'arec] » 以形似得名 (GLTJ : 36, 海道三, 檳榔焦). Les indications fournies par Xu Jing sont à ce point claires qu'il est encore possible, presque 900 ans plus tard, de reconnaître les points de la côte qu'il décrit et de retracer son itinéraire, même lorsque les toponymes employés ne correspondent pas aux toponymes contemporains. Sur ce point, nous renvoyons notre lecteur à l'étude de l'itinéraire de Xu Jing réalisée par Morihira Masahiko (MORIHIRA Masahiko, 2013).

²⁵² ISHII Kenji, 1983 : 24 ; CHÖNG Chinsul, 2015 : 23.

²⁵³ CHÖNG Chinsul, 2015 : 23.

façon bien plus précise leur position à la mer²⁵⁴. Ils avaient de surcroît développé un précieux outil pour surmonter les problèmes de la navigation hauturière : la boussole. Celle-ci fut employée pour la navigation au plus tard dès le XI^e siècle, et permettait ainsi, lorsque les astres ou la côte n'étaient plus visibles, de maintenir le cap, même lors de longues navigations²⁵⁵. Elle permit ainsi aux marins chinois de s'aventurer en haute mer avec une relative sécurité, leur conférant une grande avance technologique sur leurs homologues coréens et japonais²⁵⁶. Elle ne fut en effet introduite au Japon que bien plus tard, les premières mentions ne datant que du milieu du XV^e siècle²⁵⁷, tandis qu'aucun texte n'atteste de son utilisation en Corée.

Outre ces innovations humaines, les marins de la mer de Chine orientale pouvaient également s'appuyer sur divers phénomènes naturels pour évaluer leur position en pleine mer. La présence d'oiseaux à l'horizon ou les formations nuageuses pouvaient par exemple indiquer la proximité de la terre²⁵⁸. Le lettré de Hangzhou Wu Zimu (吳自牧 ; ?-?) rapporte dans la seconde moitié du XIII^e siècle que les marins chinois se fiaient également l'activité de la faune marine : « si les poissons se rassemblent en un endroit, alors les écueils y sont à coup sûr nombreux. En général, les algues sont nombreuses entre les roches, et les poissons en dépendent (pour vivre) »²⁵⁹.

Si l'observation de la plupart de ces phénomènes naturels est commune à l'ensemble des mers du globe, et de fait universellement employée, il en est une qui est plus spécifique à la mer de Chine orientale : les fortes variations de la couleur de l'eau. Ces variations dépendent de divers facteurs tels que la profondeur de l'eau, les courants marins²⁶⁰ et surtout les sédiments déversés par les cours d'eau dans la mer, les plus actifs étant le fleuve Jaune (Huanghe 黄河) et le Yangzi (揚子江). L'action de ces fleuves conjugués aux courants marins fait de la mer de Chine orientale (mer Jaune comprise) une des régions

²⁵⁴ Cette technique leur fut à l'origine transmise par les navigateurs arabes (Lo Jung-pang, 2012 : 110-111).

²⁵⁵ Xu Jing rapporte explicitement que la boussole était utilisée lorsque le temps était couvert et que les astres n'étaient plus visibles : « Cette nuit, nous ne pûmes jeter l'ancre en pleine mer, et avançons en regardant seulement les étoiles ; si (le ciel) se couvrait, on utilisait alors "l'aiguille flottante pointant le sud" pour déterminer le sud et le nord. » 是夜, 洋中不可住, 惟視星斗前邁, 若晦冥, 則用指南浮針, 以揆南北 (GLTJ : 34, 海道一, 半洋焦).

²⁵⁶ Lo Jung-pang, 2012 : 109.

²⁵⁷ ADACHI Yūsuke, 2015 : 257.

²⁵⁸ CHŌNG Chinsul, 2015 : 23-24.

²⁵⁹ 有魚所聚, 必多礁石, 蓋石中多藻苔, 則魚所依耳 ; Wu Zimu, *Mengliang lu* (夢梁錄 ; Notes de Mengliang) : j. 12, « Navires fluviaux et marins » (江海船艦).

²⁶⁰ Le nom du Kuroshio, « courant noir », vient du fait qu'il apparaît d'un bleu plus sombre que les eaux qui l'entourent (*Encyclopaedia Britannica*, « Kuroshio »).

maritimes les plus turbides au monde²⁶¹. Cette turbidité ne se manifeste pas de façon uniforme, et est plus prononcée à l'approche de certaines côtes, un fait bien connu des marins de la mer de Chine orientale. Wu Zimu en fournit une description succincte : « observer la clarté ou la turbidité des eaux est un moyen pratique pour connaître la proximité ou l'éloignement d'une île. L'eau du grand océan est d'un bleu-noir comme les eaux vaseuses ; les eaux où se trouvent des îles sont d'un bleu (qui tire) sur le vert ; les eaux bordant les îles sont troublées et (donc) blanches »²⁶². La description la plus détaillée de ce phénomène et de son usage pour la navigation est sans doute celle fournie par Xu Jing dans le récit de son voyage au Koryŏ en 1123. Il rapporte ainsi que lorsque les navires quittaient les côtes du Jiangnan, ils traversaient d'abord l'« océan des eaux blanches » (*baishuiyang* 白水洋)²⁶³. Passé ces dernières, on pénétrait dans l'« océan des eaux jaunes » (*huangshuiyang* 黃水洋). Xu Jing explique que « l'eau y est trouble et peu profonde. Les marins disent : “ce sable est charrié depuis le sud-ouest, il traverse l'océan sur plus de mille *li*, jusqu'à l'endroit où le fleuve Jaune se jette dans la mer²⁶⁴. Lorsque les navires arrivent ici, ils font offrande au sable de poulet et de millet. Nombreux sont les navires qui subissent des dommages lorsqu'ils rencontrent ce sable, c'est pourquoi l'on fait des offrandes aux âmes des noyés”²⁶⁵ ». Une fois passée cette bande d'eaux sablonneuses, on atteignait l'« océan des eaux noires » (*heishuiyang* 黑水洋). « L'océan aux eaux noires désigne la mer du Nord. Sa couleur est profonde, perdue dans les abysses. Elle est vraiment noire comme l'encre. En la voyant subitement, on perd esprit et courage²⁶⁶ », écrit Xu Jing. Les navigateurs pouvaient ainsi estimer leur position sur l'océan et la proximité de dangers éventuels grâce à la séquence des différents « océans », repérables à la teinte de l'eau. Les marins chinois étaient semble-t-il ceux qui en possédaient la connaissance la plus aiguisée, mais ses grands principes étaient également connus des

²⁶¹ SHI Wei, WANG Menghua, 2012 : 30.

²⁶² 相水之清渾, 便知山之近遠。大洋之水, 碧黑如澱, 有山之水, 碧而綠, 傍山之水, 渾而白矣 (*Mengliang lu* : j. 12, « Navires fluviaux et marins » 江海船艦).

²⁶³ GLTJ : 34 (海道, 白水洋). Curieusement, Xu Jing explique que ces eaux trouvent leur source aux Mohe (靺鞨), c'est-à-dire l'actuelle Mandchourie, alors qu'elles sont en réalité chargées de sédiments charriés par le Yangzi et la baie de Hangzhou.

²⁶⁴ L'embouchure du fleuve Jaune se situe aujourd'hui au nord du Shandong, de sorte que ses sédiments ne se déplacent plus aussi loin vers le sud, mais aux époques Song, Yuan et Ming, elle se situait au nord du Jiangsu, et était donc à l'origine de la formation de nombreux bancs de sables au large du Jiangsu. Sur ce point, voir LIN Hong, 2018.

²⁶⁵ 其水渾濁且淺。舟人云, 其沙自西南而來, 橫於洋中千餘里, 即黃河入海之處。舟行至此, 則以鷄黍祀沙。蓋前後行舟遇沙, 多有被害者, 故祭其溺死之魂云 (GLTJ : 34, 海道, 黃水洋).

²⁶⁶ 黑水洋, 即北海洋也。其色點湛淵淪, 正黑如墨。猝然視之, 心膽俱喪 (GLTJ : 34, 海道, 黑水洋).

autres peuples d'Asie orientale. En 1488, le lettré coréen Ch'oe Pu (崔溥 ; 1454-1504) emprunta un navire depuis Cheju pour se rendre dans la province du Ch'olla, mais il se trouva poussé par les vents vers la pleine mer, où il partit à la dérive pendant quatorze jours avant de finalement accoster à Taizhou (台州) au Zhejiang. Dans le récit de sa dérive jusqu'en Chine, il rapporte que les gens de Cheju avaient connaissance des variations de la couleur de l'eau, visibles depuis le sommet du mont Halla (漢拏山²⁶⁷). Ainsi, lorsque son navire atteignit les eaux blanches, il comprit qu'ils se trouvaient à proximité des côtes chinoises : « Nous dérivons à présent, aussi est-il impossible de savoir si nous sommes sur le droit chemin ou bien faisons fausse route. Par bonheur, nous avons pu entrer dans la mer blanche ; on ne peut donc pas douter que nous sommes proches du territoire de la Chine²⁶⁸ », expliqua-t-il à ses compagnons d'infortune. De même, le moine japonais Chūgan Engetsu (中巖円月 ; 1300-1375) rapporta que lorsque la jonque sino-japonaise sur laquelle il se rendait en Chine en 1325 s'apprêtait à pénétrer dans l'« océan aux eaux blanches », le mont Halla était visible à l'horizon²⁶⁹.

Les navigateurs est-asiatiques avaient ainsi à leur disposition un éventail de techniques pour s'orienter à la mer, du repérage d'amers à la couleur de l'eau en passant par la position des astres, trois domaines dans lesquels les marins chinois possédaient une solide avance sur leurs homologues coréens et japonais. Cette avance était par ailleurs confortée par leurs innovations technologiques, telles que la boussole, mais aussi les navires eux-mêmes, comme nous le verrons un peu plus bas²⁷⁰. L'ensemble de ces conditions particulières de la mer de Chine orientale, du régime des vents et courants marins aux techniques de navigation conçues par les marins, dictèrent l'émergence des grandes routes à l'intérieur de cet espace maritime.

I.1.B Les principales routes maritimes

²⁶⁷ Le mont Halla est un volcan toujours en activité, à l'origine de la formation de l'île de Cheju. Il culmine à 1 950 mètres d'altitude.

²⁶⁸ 今我漂海。直路散路。不可知也。幸得入白海之中。則竊疑中國之界必近矣 ; *Kūmnam Sōnsaeng p'yohaerok* 錦南先生漂海錄 (Chronique de la dérive à la mer du maître Kūmnam), k.1, 1^{er} mois intercalaire, 7^e jour.

²⁶⁹ ENOMOTO Wataru, 2008 : 101.

²⁷⁰ Cf. *infra*, « I.1.C.4 Les jonques chinoises, maîtresses de la navigation hauturière ».

Les routes maritimes peuvent être classées en deux grandes catégories : les routes longeant les côtes d'une part, et les routes traversant directement la mer de Chine orientale d'autre part. Chacune de ces routes requérait des compétences nautiques différentes, la seconde nécessitant évidemment des connaissances bien plus avancées compte tenu de l'impossibilité de naviguer à vue.

I.1.B.1 Le cabotage

Les routes côtières furent sans surprises celles qui se développèrent le plus tôt, car elles permettaient de naviguer à vue et étaient donc praticables même avec les techniques nautiques les plus rudimentaires. Le cabotage existait sur toutes les côtes de la mer de Chine, mais pas forcément avec la même intensité, car son essor était largement conditionné par le dynamisme des populations vivant sur le littoral. Un des axes les plus prospères était sans doute la route côtière chinoise, du Fujian au sud jusqu'au golfe de Bohai au nord, en passant par le Jiangnan et la pointe du Shandong. Cet axe perdit de son importance à partir de l'époque des Song du Sud, lorsque l'empire se trouva coupé en deux et occupé par la dynastie jürchen des Jin (金 ; 1115-1234) au nord²⁷¹. Mais dès la réunification de la péninsule sous l'égide des Yuan, cette route côtière entre le Sud et le Nord devint un axe de circulation crucial permettant de relier le Jiangnan, cœur économique de l'empire, avec la capitale installée à Dadu (大都), actuelle Beijing. Les premiers transports de taxes par voie maritime instaurés par les Yuan²⁷² empruntèrent cette route. Selon le *Yuanshi*, les navires appareillaient du port de Liujiagang (劉家港) à Taicang, franchissaient les bancs de sable qui barraient la rive nord de l'embouchure du Yangzi où se situait le « grand haut-fond de dix-mille *li* » (*Wanli changtan* 萬里長灘²⁷³), et de là avançaient d'île en île jusqu'au district de Yancheng (鹽城縣) puis celui de Donghai (東海縣) au nord du Jiangsu. Ils remontaient ensuite la côte sud du Shandong, jusqu'à la pointe orientale de la péninsule (Chengshan 成山). Une fois cette pointe contournée, les

²⁷¹ Si les autorités des Song du Sud proscrivaient le commerce avec les ports sous domination des Jin, un commerce clandestin continua à exister le long de la route côtière, comme en attestent les réitérations des défenses de se rendre dans les ports des Jin par la cour impériale (ENOMOTO Wataru, 2007 : 41).

²⁷² Cf. *infra*, « I.2.A.3 La réorganisation des transports maritimes sous les Yuan ».

²⁷³ Pour une étude détaillée de la position de ce haut-fond aux XIII^e-XIV^e siècles, cf. LIN Hong, 2018.

navires faisaient voile vers le golfe du Bohai. Les nombreux bancs de sable et récifs le long de cette partie de la côte chinoise incitaient les navires qui l'empruntaient à la plus grande prudence²⁷⁴.

De l'autre côté de la mer Jaune, la côte occidentale de la péninsule coréenne était également le lieu d'une intense activité de cabotage. Des trois façades maritimes de la péninsule coréenne, la côte ouest était de loin celle qui était la plus fréquentée, comme en témoigne la forte concentration de vestiges sous-marins dans cette partie des eaux côtières coréennes²⁷⁵. La côte méridionale était également fréquentée, quoique dans une moindre mesure²⁷⁶, tandis que l'activité sur la côte orientale était bien plus réduite²⁷⁷. Pourtant, la côte ouest était loin d'être la plus facile à naviguer. Comme nous l'avons expliqué, elle est traversée par de nombreux courants en raison de ses fortes amplitudes de marée et des nombreuses îles, récifs et estrans²⁷⁸. Si elle fut ainsi privilégiée par les navigateurs, c'est qu'elle borde de la majeure partie des terres fertiles du pays, tandis que la moitié est de la péninsule est couverte par une longue chaîne de montagnes, de sorte que le peuplement a toujours été plus dense le long des côtes occidentales et méridionales qu'orientales. C'est aussi sur cette côte que se situait la capitale du royaume du Koryŏ, Kaegyŏng (開京 ; l'actuelle Kaesŏng 開城), destination et point de départ d'une grande partie du cabotage²⁷⁹. En tant que port de la capitale principale du Koryŏ, le port de Yesŏng (禮成港), ou de Pyŏngnando (碧瀾渡²⁸⁰) était de loin le plus fréquenté de la côte coréenne.

²⁷⁴ YS : 93, « Traité de la nourriture et des biens de consommation » (食貨志), « Transport maritime » (海運).

²⁷⁵ HAN Chŏnghun, 2010 : 5-6.

²⁷⁶ Quelques épaves permettent d'illustrer le cabotage le long de la côte méridionale du Koryŏ, telle que l'épave de Wando (莞島船), un navire datant du XII^e siècle et qui sombra avec son chargement de céramiques au large de l'île de Wando, sur la côte sud du Chŏlla (MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES RELATIONS PUBLIQUES, 1985 ; KIM Aegyŏng, 2008). Citons également le Mado n°3 (馬島 3 號船) qui coula dans la passe de Anhŭng entre 1265 et 1268 alors qu'il faisait route vers la capitale, et dont une partie du chargement provenait du district de Yŏsu (麗水縣), sur la côte sud du Chŏlla (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME — 2012).

²⁷⁷ Aucun vestige sous-marin n'a à ce jour été découvert sur la côte orientale de Corée.

²⁷⁸ Quatre des douze épaves anciennes coréennes découvertes à ce jour ont été retrouvées piégées dans la vase d'un estran de la côte ouest (les Taebudo n°1 et 2, le navire de Anjwa, le navire de Tallido), et de nouvelles sont régulièrement signalées.

²⁷⁹ Il est avéré, grâce aux étiquettes retrouvées sur les chargement, que cinq des douze épaves anciennes excavées à ce jour en Corée avaient pour destination soit Kaesŏng (épaves de T'ae'an, Mado 1 et 2), soit Kanghwa lorsque la capitale s'y trouvait (Mado n°3), soit Hanyang (漢陽 ; l'actuelle Seoul) lorsque la capitale y fut déplacée au début du Chosŏn (Mado n°4). Il est probable que d'autres épaves s'y rendaient aussi, mais aucune étiquette n'a été retrouvée parmi leur mobilier pour permettre de l'affirmer avec certitude.

²⁸⁰ Ces deux noms lui viennent du fait qu'il se trouvait dans l'embouchure du fleuve Yesŏng, aussi appelé le « fleuve de l'Ouest » (Sŏgang 西江), autour du principal point de traversée du fleuve, appelé « embarcadère

Situé dans le fleuve Yesöng (禮成江), à quelques kilomètres de son embouchure, il existait déjà à la fin du Grand Silla²⁸¹. Lorsque la capitale fut installée à Kaegyöng, le port devint le principal terminal des navigations entre la capitale et les régions, ainsi que l'épicentre commerce extérieur maritime²⁸². Si le fleuve offrait un mouillage sûr à l'intérieur des terres, l'approche du port n'était pas toujours aisée pour les navires en raison des forts courants qui y régnaient. Les navires devaient ainsi calculer leur approche en fonction du mouvement des marées, qui atteignent en ce point une amplitude de sept ou huit mètres. La marée montante permettait ainsi de remonter le fleuve avec un minimum d'effort, mais demandait également beaucoup de vigilance de la part des marins, qui devaient impérativement en connaître le mouvement²⁸³. Selon la description contenue dans le *Songshi*, « le fleuve se loge entre deux montagnes, cerclé d'une ceinture de rochers. Les courants sont violents en aval. On appelle cette partie la "Porte des eaux rapides", c'est le point le plus dangereux. Trois jours plus tard, on atteint la berge où se trouve un pavillon appelé Pavillon Pyöngnan. On fait accoster les gens par ce point »²⁸⁴. On mesure ainsi la difficulté que représentait l'approche du port, dont l'emplacement ne fut supposément pas tant dicté par ses qualités en tant que mouillage que sa proximité avec la capitale, cœur économique du pays.

de Pyöngnan » (*Pyöngnando* 碧瀾渡), où allaient et venaient les bateaux entre les deux rives. On employait donc les deux noms pour le désigner (Yi Pyöngghüi, 2012 : 40-41).

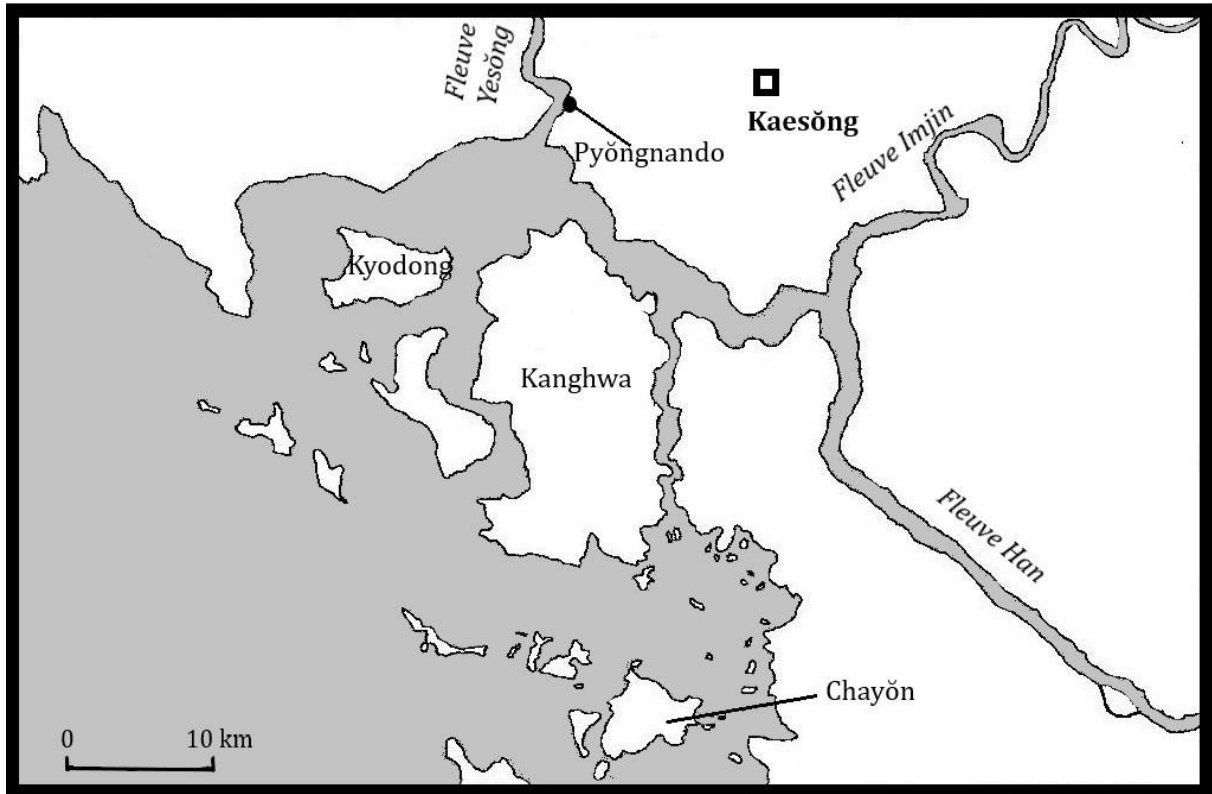
²⁸¹ Les ancêtres de Wang Kōn menaient depuis la région des activités commerciales avec les Tang au IX^e siècle, probablement depuis le fleuve Yesöng (Yi Pyöngghüi, 2012 : 43 ; BRUNETON, Yannick, 2017 : 850). Durant la guerre de conquête de la péninsule menée par le fondateur du Koryō dans la première moitié du X^e siècle, le port joua un rôle militaire important pour ses expéditions militaires vers le Sud (Yi Pyöngghüi, 2012 : 58). En 932, le Paekche postérieur lança même une contre-attaque sur le port, brûlant près de cent navires de guerre du Koryō (KRS : 1, 3a).

²⁸² Yi Pyöngghüi, 2012 : 43-48.

²⁸³ Yi Pyöngghüi, 2012 : 42.

²⁸⁴ 江居兩山間, 束以石峽, 湍激而下, 所謂急水門, 最為險惡. 又三日抵岸, 有館曰碧瀾亭, 使人由此登陸 (SS : 487, « Récit du Koryō » 高麗傳). Il fallut également trois jours aux navires de l'ambassade de Xu Jing en 1123 pour remonter les quelques kilomètres séparant l'île de Kanghwa (江華島) du port (GLTJ : 39, 海道六, 急水門; 禮成港).

Figure 3 : Carte de Pyöngnando et de ses environs (carte de l'auteur)



Cette route côtière coréenne passait par de nombreux mouillages et chenaux, qu'il serait trop fastidieux d'énumérer dans le détail²⁸⁵, aussi nous contenterons nous d'en décrire ici les passages les plus stratégiques et fréquentés. Citons en premier lieu le détroit de Myöngnyang (鳴梁), chenal séparant l'île de Chindo (珍島) à la pointe sud-ouest de la péninsule coréenne. Le détroit évitant aux navires de contourner Chindo, il était un passage quasi obligé des navires transitant entre les côtes sud et ouest de la péninsule²⁸⁶. Abrité des vents du large, Myöngnyang était également traversé par de très forts courants de marée, qui atteignent en son point le plus resserré (appelé Ultolmok 鳴梁項) des vitesses dépassant parfois les 13 nœuds (env. 24 km/h²⁸⁷), obligeant les navires à

²⁸⁵ Pour une étude détaillée des routes côtières de l'époque du Koryö, cf. HAN Chöngun, 2010.

²⁸⁶ Durant la retraite des Sambyölmch'o à Chindo en 1270, la cour du Koryö expliqua aux Yuan l'importance du site en ces termes : « les taxes du Kyöngsang et du Chölla ne peuvent (être transportées) par les voies terrestres et (passent) toutes impérativement par les voies maritimes. À présent les rebelles sont basés à Chindo ; ce lieu est le goulot des voies maritimes, aussi (les rebelles) bloquent-ils le passage des navires qui vont et viennent (de la capitale). » 而慶尙·全羅貢賦, 皆未得陸輸, 必以水運, 今逆賊據於珍島, 茲乃水程之咽喉, 使往來船楫不得過行 (KRS : 27, 11a). On mesure ainsi aisément l'importance de ce détroit pour le cabotage du Koryö.

²⁸⁷ Cf. *supra*, p. 67.

attendre la stabilisation des courants entre les marées pour franchir le détroit. Ils jetaient généralement l'ancre dans les eaux du port de Pyökp'a (碧波)²⁸⁸, sur la côte nord de l'île de Chindo, un site réputé au Koryö pour être d'une grande beauté²⁸⁹. L'activité du port est attestée par de nombreux vestiges sous-marins retrouvés à Myöngnyang, et qui attestent tant du passage continu des caboteurs durant tout le Koryö, avec un pic d'activité situé au XII^e siècle²⁹⁰, que de la dangerosité du lieu.

Une autre étape primordiale de la navigation le long de la côte occidentale du Koryö était l'archipel de Kunsan (群山群島), archipel de douze îles habitées et d'une cinquantaine d'îlots et récifs, par où transitait la majeure partie des flux le long de la côte ouest y compris les navires chinois²⁹¹. Les fonds marins alentours ont révélés de nombreux vestiges du Koryö, dont celui de Piando (飛雁島), où près de trois mille pièces de céladon datant principalement du XII^e siècle ont été mis à jour²⁹², et le site de Yamido (夜味島), contenant près de 1 800 céladons également datés du XII^e siècle²⁹³. Citons également l'épave de Sibidongp'ado (十二東波島船), datant de la seconde moitié du XI^e siècle, trouvée au nord-ouest de Kunsan autour des îlots de Sibidongp'a (十二東波島²⁹⁴), témoignage du passage des navires caboteurs du Koryö le long de cette route. Comme

²⁸⁸ Le port s'appelait au Koryö Taejin (大津) (KRS : 57, 53a-b, 地理志, 珍島縣). Son nom lui vient du fait que la cour y avait fait installer un pavillon servant à l'accueil des hôtes de marque, appelé « Pavillon de Pyökp'a » (*Pyökp'ajöng* 碧波亭). Cf. HAN Chöngun, 2010 : 17-18 ; KANG Pongnyong, 2005 : 59.

²⁸⁹ Cette beauté fut immortalisée par plusieurs poètes, tels que Ko Ch'ogi (高兆基 ; ?-1157) dans la première moitié du XII^e siècle (STYS : 37, 21b) ou Ch'ae Pomun (蔡遺寶 ; ?-?), daté du XIII^e siècle. Son poème concernant Pyökp'a est contenu dans le *Tongmunsön* (TMS : 13, 1b-2a, « huitains de vers de sept caractères » 七言律詩), mais elle existe aussi dans le recueil des poèmes de Ch'oe Cha (崔滋 ; 1188-1260), le *Pohanjip* (補閑集 ; Recueil de Pohan) (PHJ, k. 1, « Le Conseiller ordinaire adjoint Ch'ae Pomun fut un temps très réputé ; j'ai vu sa poésie, elle était belle et puissante, sans traces de polissage » 蔡拾遺寶文名重一時, 觀其詩, 適麗無雕琢之痕). Le recueil a été compilé vers 1254, puis publié en 1659 et 1911, mais la version originale a été perdue. La version du poème contenue dans le PHJ diffère sensiblement de celle du TMS de 1478.

²⁹⁰ De grandes variétés d'objets y ont été retrouvées. Les céramiques coréennes (principalement du Koryö, avec quelques exemplaires datant de l'Antiquité et quelques-unes du Chosön, ainsi que quelques céramiques chinoises datant des époques Song et Yuan) couvrent la vaste majorité de ces objets, mais on compte aussi des jâts d'ancres en pierre (la plupart proviennent de navires coréens, mais l'un d'entre eux provient d'une jonque chinoise), de la monnaie chinoise, des armes datant du XVI^e siècle, des ustensiles de cuisine employés à bord des navires, et même le crâne d'un enfant de sept ans, daté au radiocarbone de la fin du X^e au début du XII^e siècle. Cf. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2015 ; 2018.

²⁹¹ Un pavillon servant à l'accueil des dignitaires coréens et chinois de passage y avait été créé, le « Pavillon de Kunsan » (*Kunsanjöng* 群山亭) pour les accueillir, probablement sur l'île de Sön'yu (仙遊島), au centre de l'archipel, et la mieux abritée des vents marins. Quelques fragments de tuiles, de céladons du Koryö et de céramiques chinoises y ont été récoltés, confirmant cette hypothèse. Cf. MORIHIRA Masahiko, 2013 : 68-75.

²⁹² MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2004.

²⁹³ MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2007 ; 2008.

²⁹⁴ L'épave transportait près de 8 000 pièces de céramiques du Koryö (MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2005).

l'écrivit Xu Jing en 1123, « les douze sommets de ces îles se succèdent et forment un cercle semblable à une muraille d'enceinte »²⁹⁵. L'archipel offrait en effet en son centre un havre sûr qui permettait aux navires d'y faire halte sur leur route et d'attendre les vents propices pour appareiller²⁹⁶.

Un peu plus au nord, sur la pointe de la péninsule de T'ae'an (泰安), se trouvait le port de Mado (馬島), dans la passe de Anhŭng (Anhŭngnyang 安興梁²⁹⁷). Anhŭng était un lieu que l'on ne pouvait éviter lorsque l'on suivait la côte, et presque tous les caboteurs y faisaient étape lorsqu'ils se rendaient vers le nord ou le sud²⁹⁸. La passe était par ailleurs traversée par de forts courants de marée et émaillée de dangereux récifs²⁹⁹, dont Xu Jing fournit une description édifiante : « Devant [Mado], une pointe rocheuse pénètre dans la mer, les eaux violentes [forment] des vagues tourbillonnantes, des courants effrayants jaillissent avec turbulence. On ne saurait décrire [ces courants] extraordinaires. Ainsi nombre des navires qui passent au pied [de Mado] n'osent s'en approcher, de crainte de toucher un récif »³⁰⁰. Ces paroles sont confirmées par la richesse des vestiges sous-marins autour de Mado³⁰¹. On ne possède pas de statistiques fiables concernant l'époque du Koryŏ, mais en ce qui concerne le début du Chosŏn, il est possible de recenser entre 1395 et 1455 pas moins de deux cents naufrages de navires coréens transportant les impôts à Anhŭng causant la perte de plus de mille deux cents marins et quinze mille *sŏk* de

²⁹⁵ 其山十二峰相連, 環遶如城 (GLTJ : 36, 海道三, 群山島).

²⁹⁶ HAN Chŏnghun, 2010 : 21-22.

²⁹⁷ Anhŭng apparaît également dans les sources médiévales sous le nom d'Anhaengnyang (安行梁). Cf. KRS : 27, 31a-b, 1272.6.2 ; CWS : 1404.3.13 [1] ; 1406.4.8 [3] ; 1406.5.10 [1] ; 1413.8.14 [2] ; etc.

²⁹⁸ En 1412, la cour du Chosŏn, qui projetait de creuser un canal pour contourner la passe d'Anhŭng, commanda un rapport sur la topographie locale. Selon ce rapport, « la digue Sun se trouve à Sŏsan [« montagne de l'Ouest »] dans le district de T'ae'an, au Ch'ungch'ŏng. Sa crête est étroite et allongée, et avance droit jusqu'au milieu de la mer sur plusieurs *sik* [un *sik* équivaut à 30 *ri*]. La voie maritime est escarpée, on l'appelle Anhŭngnyang. Nombreux sont les navires de transport de taxes du Chŏlla qui font naufrage quand ils arrivent ici. Autrefois comme aujourd'hui, nous souffrons de ce fléau. » 葦堤在忠清 泰安郡之西山, 脊夾而長, 直抵海中幾數息, 水路險阻, 名曰安興梁。全羅漕運到此多敗, 古今患之 (CWS : 1412.11.16 [5]).

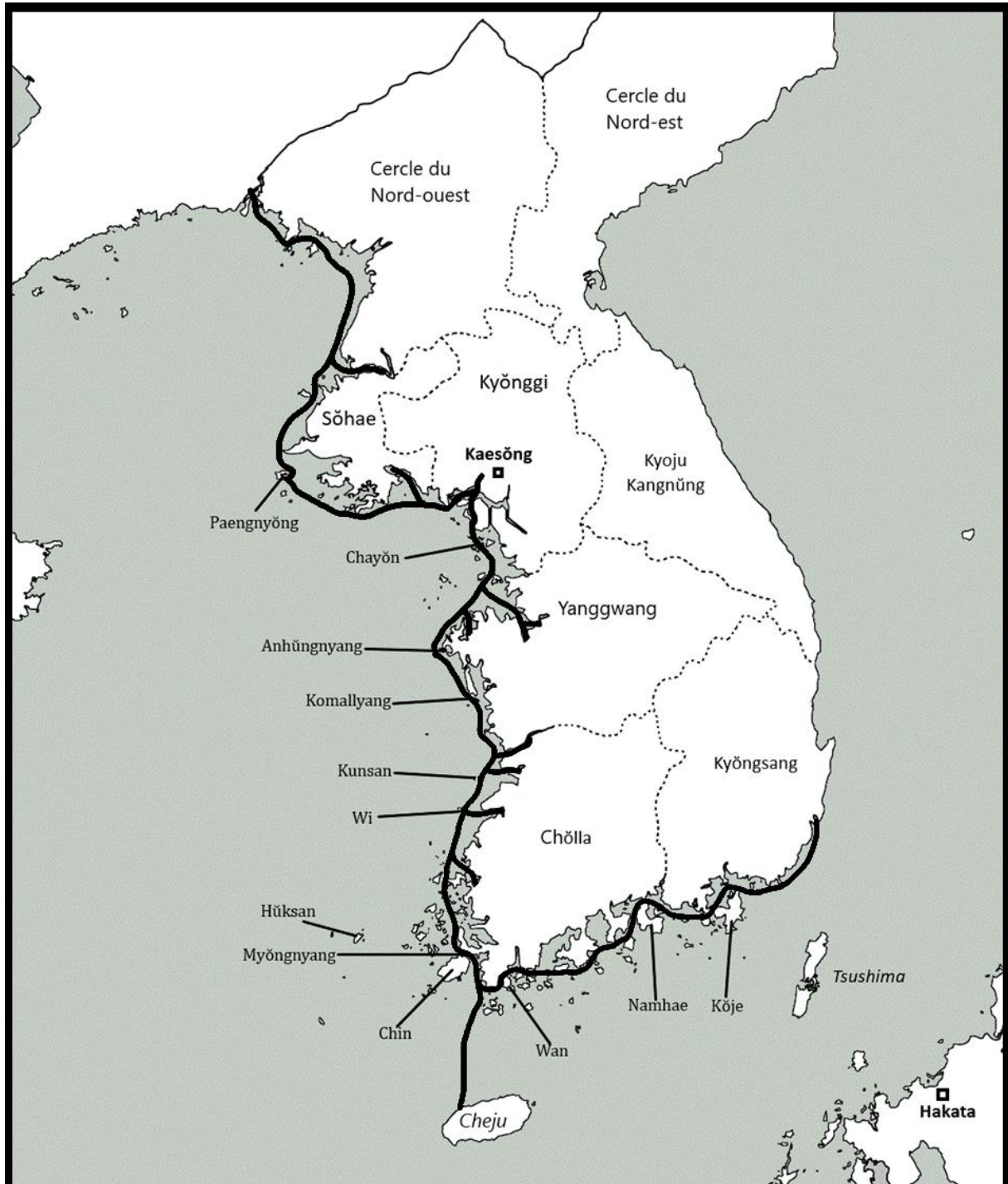
²⁹⁹ HAN Chŏnghun, 2010 : 24.

³⁰⁰ 前一石齧入海, 激水回波, 驚湍洶涌, 千奇萬怪, 不可名狀。故舟過其下, 多不敢近。慮觸暗焦也 (GLTJ : 37, 海道四, 馬島).

³⁰¹ Quatre épaves de navires anciens coréens y ont été fouillées à ce jour, datant des XIII^e-XV^e siècles (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2010 ; 2011 ; 2012 ; 2016), ainsi que de grandes quantités d'objets variés tels que des ancres — provenant principalement de navires coréens mais aussi quelques-unes de jonques chinoises —, des céramiques tant coréennes que chinoises, ou encore des objets de la vie quotidienne des marins (ustensiles de cuisine, peignes, etc.) (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2011, 2013, 2017).

céréales³⁰². Aux XIV^e et XV^e siècles, s'ajoutèrent à ces dangers la piraterie japonaise, qui ciblait fréquemment Kunsan et Anhäng en raison de leur position stratégique sur les routes maritimes.

Figure 4 : Carte de la route côtière intracoréenne (élaborée sur la base de HAN Chǒnghun, 2010 et complétée par l'auteur)



³⁰² CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016 : 47-48. Notons que ce total ne reflète qu'une fraction de la réalité, car seuls les naufrages de masse de navires gouvernementaux sont rapportés dans les sources, les naufrages individuels ou ceux de navires privés n'y étant jamais recensés.

Cette route côtière le long de la péninsule coréenne était connectée au nord à la route côtière chinoise, en longeant la côte du Liaodong après avoir passé l'embouchure du Yalu. Une fois arrivé à la pointe du Liaodong, il était soit possible de pénétrer dans le golfe de Bohai, soit traverser directement vers le Shandong en suivant le chapelet d'îles que l'on appelle l'archipel de Miaodao (廟島群島) jeté telles les piles d'un pont en travers du détroit. En suivant cette route, on arrivait au port de Dengzhou (登州 ; actuelle ville de Penglai 蓬萊市), idéalement situé à la croisée de la route entre le Liaodong et le Shandong et de la route côtière chinoise décrite plus haut. Port naturel enserré par plusieurs montagnes et cours d'eau, Dengzhou était composé d'un bassin encaissé dans les terres trois à quatre fois plus vaste que le bassin intérieur de la forteresse actuelle (appelé *xiaohai* 小海), qui date de l'époque Ming (second *xiv*^e siècle). La militarisation du port débutée à l'époque des Tang se poursuivit sous les Song, qui firent construire en 1042 une muraille sur les hauteurs de la partie orientale du port ainsi que des fortifications protégeant l'accès au port intérieur, et y placèrent une garnison permanente³⁰³. À l'époque des Yuan, Dengzhou retrouva de son importance, perdue durant l'époque des Jin, en raison de sa position le long de la route côtière entre le Jiangnan et la capitale, et du développement des échanges avec le Koryŏ³⁰⁴. Les épaves de deux navires militaires excavées dans les eaux du port, l'un datant de l'époque des Yuan (Penglai n°1)³⁰⁵ et l'autre de l'époque des Ming (Penglai n°2)³⁰⁶, attestent la position stratégique du port sur les axes de circulation. Deux épaves de navires coréens datant du Koryŏ et du début du Chosŏn (Penglai n°3 et 4)³⁰⁷ y ont également été découvertes, témoignage des connexions de Dengzhou avec les routes maritimes menant à la péninsule coréenne. Cette route via le Liaodong était probablement aussi ancienne que la navigation elle-même ; ne nécessitant à aucun moment de s'éloigner des côtes, elle ne requérait pas de connaissances nautiques avancées, et était déjà utilisée depuis au plus tard le *III*^e siècle av. J.-C.³⁰⁸. Il existait également une route directe entre la pointe occidentale de la péninsule coréenne, au niveau de l'actuelle province du Hwanghae du Sud, et la pointe du Shandong. Cette route,

³⁰³ CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG, 2006 : 3-9.

³⁰⁴ MA Guang, 2015 : 63.

³⁰⁵ KIMURA Jun, 2016 : 186-188.

³⁰⁶ CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG, 2006 : 25-35 ; KIMURA Jun, 2016 : 193-195.

³⁰⁷ CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG, 2006 : 35-46. Nous reviendrons plus en détail sur l'épave du Penglai n°3 plus bas dans cette étude. Cf. *infra*, p. 638.

³⁰⁸ KANG Pongnyong, 2013 : 5.

qui requérait de traverser un bras de mer de 180 km et donc de perdre les côtes de vue pendant un jour ou plus, fut pour la première ouverte en 660 lors des expéditions militaires des Tang en Corée pour attaquer directement le Paekche en contournant les défenses du Koguryō³⁰⁹. Son utilisation se poursuivit à l'époque du Grand Silla³¹⁰ : elle fut régulièrement empruntée par les navires marchands coréens au IX^e siècle, qui se rendaient au Shandong pour ensuite suivre la route côtière vers le Jiangnan. Fait intéressant, il semble que les marins du Silla, lorsqu'ils naviguaient de Chine vers le sud de la péninsule coréenne, se permettaient de traverser directement depuis le sud du Shandong jusqu'à arriver en vue des côtes coréennes, puis devaient probablement naviguer à vue vers le sud en fonction de l'endroit de la côte où ils avaient touché. Ils s'écartaient en cela quelque peu de la route directe entre les deux côtes, signe d'une certaine maîtrise de ces axes de circulation³¹¹. Mais de façon générale, les marins suivaient la route la plus directe, surtout lorsqu'ils se rendaient ou quittaient Kaesŏng³¹². Un des repères les plus importants de cette route côté Koryŏ était l'île de Paengnyŏng (白翎島). Point le plus à l'ouest de la péninsule coréenne, elle était située à la croisée des routes le long de la côte nord-ouest vers le Liaodong et de la route à travers la mer Jaune vers le

³⁰⁹ Les troupes chinoises s'étaient en effet souvent heurtées aux défenses du Koguryō lors de leurs campagnes militaires contre la péninsule coréenne, et il semble que les Tang, pour contourner le problème et surprendre l'ennemi, firent directement traverser, pour la première fois, leurs armées de la pointe du Shandong vers le golfe du Kyŏnggi, une stratégie qui fut finalement couronnée de succès. Ils débarquèrent une première fois dans la région d'Inch'ŏn, puis firent route vers le sud, et en joignant leurs efforts avec les troupes du Silla, firent tomber la capitale du Paekche en une seule journée. Ce fut donc l'ouverture de cette route, jusqu'alors très peu usitée, qui aurait précipité la chute de ce royaume, et qui acta la viabilité de la navigation entre le Hwanghae et le Shandong. Cf. KANG Pongnyong, 2009 : 38-39.

³¹⁰ KANG Pongnyong, 2016 : 153-154.

³¹¹ Le moine japonais Ennin (円仁 ; 794-864), qui embarqua sur un navire marchand du Silla pour rentrer de Chine au Japon, accomplit une traversée directe entre le sud du Shandong (Chishan 赤山) et la pointe du Ch'ungch'ŏng du Sud au 9^e mois de l'année 847, apparemment sans passer par le Hwanghae ; et, de là, longea la côte vers les îles du sud-ouest, et ensuite vers Tsushima et Kyūshū. Cf. KANG Pongnyong, 2013 : 22. Notons que cette navigation entre le Shandong et la Corée s'effectua suivant un axe latitudinal, le navire maintenant le cap plein est (YUN Iryŏng, 2009 : 158).

³¹² Le Koryŏ et les Song du Nord échangèrent plusieurs ambassades par cette voie aux X^e-XI^e siècles, le port de Dengzhou étant le terminal d'arrivée désigné pour ces ambassades. En 993, l'ambassade des Song au Koryŏ partit de Dengzhou au 2^e mois, longea la côte vers l'est jusqu'à l'île de Zhigang (芝岡島 ; actuel *qu* de Zhifu 芝罘區 à Yantai 烟台市), et de là prit directement la mer, profitant de vents propices, et traversa jusqu'à Ongjin (甯津), sur la pointe de la province du Hwanghae, puis longea la côte vers Haeju (海州), Yŏmju (閔州 ; actuelle Yŏmju 鹽州), et Kaesŏng (SS : 487, « Récit du Koryŏ » 高麗傳 ; MORIHIRA Masahiko, 2013 : 19).

Shandong, une position stratégique qui poussa la cour du Koryō à y installer un district militaire (*chin* 鎮) dès le début de la dynastie³¹³.

Au sud, la route côtière coréenne était reliée aux routes du cabotage de l'archipel japonais grâce aux îles de Tsushima (対馬) et Iki (壱岐), deux îles qui devinrent aux XIV^e-XV^e siècles les principales bases de la piraterie japonaise³¹⁴ et qui permettaient de traverser le détroit de Corée en ne perdant quasiment jamais la côte de vue, la traversée du Kyōngsang à Tsushima pouvant ainsi être effectuée en une seule journée³¹⁵. On arrivait alors sur la côte nord de Kyūshū, où se situait le grand port de Hakata (博多³¹⁶). La baie de Hakata, connectée à la grande plaine de Fukuoka, est abritée du large grâce à l'île de Shikanoshima (志賀島), ainsi qu'un long isthme qui ferme presque entièrement l'entrée de la baie. La côte du fond de la baie, où se déversent plusieurs cours d'eau, accueillait des navires étrangers allant et venant entre la péninsule coréenne et Kyūshū depuis le IX^e siècle au moins³¹⁷. Le port de Hakata à proprement parler fut fondé dans la seconde moitié du XI^e siècle par les marchands chinois implantés au Japon, et devint dès lors le principal port du commerce extérieur de l'archipel japonais³¹⁸. La ville portuaire était perchée sur trois dunes contigües formées par les cours d'eau qui se jetaient dans la baie, et qui séparaient ainsi sur trois côtés le port du reste de Kyūshū³¹⁹. La Figure 5 représente la baie de Hakata avec la ligne de côte telle qu'elle était au Moyen âge selon Horimoto Kazushige³²⁰.

³¹³ KRS : 58, 12a. L'île semble d'ailleurs avoir été densément peuplée au Koryō : en 1043, quelques 300 foyers de Paengnyōng furent emportés dans un incendie (KRS : 53, 36b). En 1051, 78 foyers furent à nouveau détruits dans les flammes (KRS : 7, 18a, 1051.2.19).

³¹⁴ Cf. *infra*, p. 345.

³¹⁵ En 1420, le navire de l'ambassadeur du Chosŏn au Japon Song Hūigyōng (宋希璟 ; 1376-1446) traversa le détroit en environ 9 heures (NIH : 2^e mois, 16^e jour). Le 2 du 5^e mois de 1481, le navire de l'envoyé du Chosŏn à Tsushima Chōng Sōnggūn (鄭誠謹 ; ?-1504) profita de vents favorables pour appareiller des côtes coréennes à l'heure du dragon (entre 7h et 9h) et arriva en fin d'après-midi à Tsushima (CWS : 1481.6.10 [2]).

³¹⁶ Actuel arrondissement de Hakata (博多区) dans la ville de Fukuoka (福岡市).

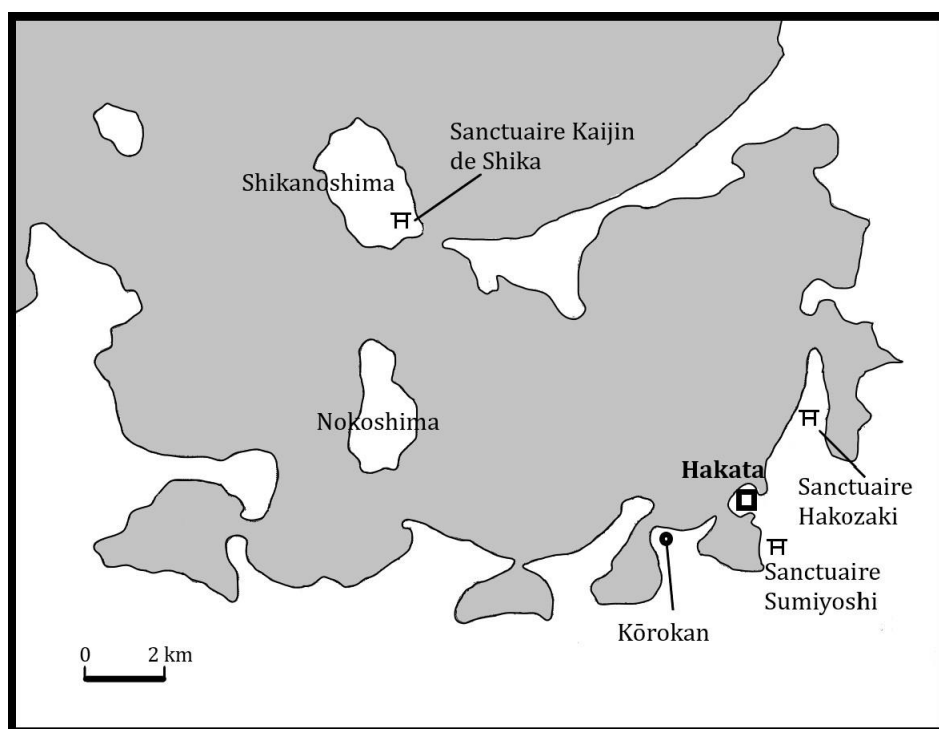
³¹⁷ Ce fait est notamment attesté par la présence du (鴻臚館), une administration dépendante du Dazaifu qui servait de structure d'accueil des marchands et ambassades étrangères (dans laquelle ces derniers étaient tenus de séjourner), vraisemblablement établie au IX^e siècle, et abolie au milieu du XI^e siècle. Cf. HORIMOTO Kazushige, 2008 : 14 ; ŌBA Kōji, 2008 : 32 ; ENOMOTO Wataru, 2008 : 70-71.

³¹⁸ Sur ce point, cf. *infra*, p. 183.

³¹⁹ ŌBA Kōji, 2008 : 30.

³²⁰ HORIMOTO Kazushige, 2008 : 11.

Figure 5 : Carte de la baie de Hakata au Moyen âge



Depuis ce point, les marins avaient accès à toutes les routes du cabotage intra-japonais : à l'est, le détroit de Kanmon (関門海峡), dénommé Akamagaseki (赤間関) au Moyen-âge, donnait accès à la mer Intérieure japonaise, principale artère de circulation de l'archipel japonais³²¹. Il était également possible de contourner Honshū pour remonter la côte le long de la mer du Japon. Cet axe resta très peu fréquenté jusqu'au XIII^e siècle, période à partir de laquelle le trafic s'intensifia peu à peu sous l'impulsion notable du *bakufu* de Kamakura³²².

Depuis Hakata, il était également possible de contourner la côte de Kyūshū par l'ouest et de rejoindre la route des Ryūkyū. On passait d'abord par la pointe sud de Kyūshū, où se situaient les ports de Bōnotsu (坊津), dont le nom s'explique probablement par la présence d'un quartier résidentiel chinois (*tōbō* 唐坊). En réalité composé de deux rades, Bōnotsu au sud et Ōdomari (大泊) au nord³²³, l'attrait de ce port résidait à la fois

³²¹ CARRE, Guillaume, 2017 : 870 ; 876.

³²² AMINO Yoshihiko, 1998 : 58-61.

³²³ Le port est par exemple signalé dans la *Chronique des pays à l'Est des mers* sous le toponyme « Pangch'ōm yangjin » (房沾兩津), une déformation de « Bōnotomari ryōtsu » (坊泊兩津), littéralement : « les deux ports Bōnotsu et Ōdomari » (HDCGK : « Carte de Kyūshū du circuit de la mer de l'ouest au Japon » 日本國西海道

dans la présence d'une source d'eau claire, indispensable pour les navires qui s'apprêtaient à prendre la mer ou au contraire revenaient d'une longue navigation, que dans sa proximité avec l'île d'Iōjima (硫黄島 ; litt. « île du Soufre »), principal lieu d'extraction du soufre japonais, un des principaux produits d'export de l'archipel³²⁴. À ce jour, peu de sondages ont été réalisés dans le port, aussi ignore-t-on précisément l'ampleur du trafic qui y transitait au Moyen âge. Néanmoins, depuis les années 1990 de nombreux tessons de céramiques tant japonaises qu'étrangères sont régulièrement ramassés dans les eaux de la baie de Tomariura (泊浦 ; où se trouvait Ōdomari), dont la datation correspond à une amplitude chronologique allant de la fin du XI^e siècle à l'époque contemporaine, attestant ainsi une utilisation continue du port pendant plusieurs siècles³²⁵. La vie du port au Moyen âge demeure entourée de mystère, très peu de sources médiévales le mentionnant³²⁶.

À la pointe sud de Satsuma se trouve un groupe d'îles qui jusqu'au Moyen Âge constituaient une frontière fluctuante entre le Japon et les populations des Ryūkyū. Cette zone frontalière était dénommée par les Japonais « les Douze îles » (十二島), elles-mêmes séparées en deux groupes que sont les « cinq îles de l'embouchure » (*Kuchi*

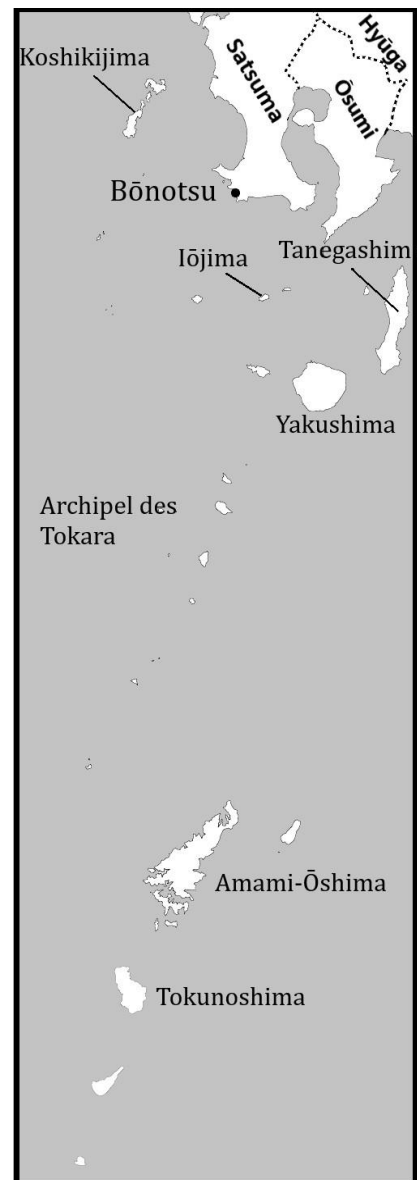


Figure 6 : Carte des îles entre le Sud de Kyūshū et Okinawa (carte de l'auteur)

九州之圖). Bōnotomari est en effet un autre nom de Bōnotsu. Cf. MURAI Shōsuke, 2013 : 97 ; SMITS, Gregory, 2019 : 51.

³²⁴ ITO Kōji, 2015 : 252. Quelques tessons de céramiques chinoises ont été récoltés à Iōjima, démontrant qu'elle faisait partie des réseaux commerciaux sino-japonais depuis le XII^e siècle au plus tard (cf. HASHIGUCHI Akira, WAKAMATSU Shigehiro, 2014).

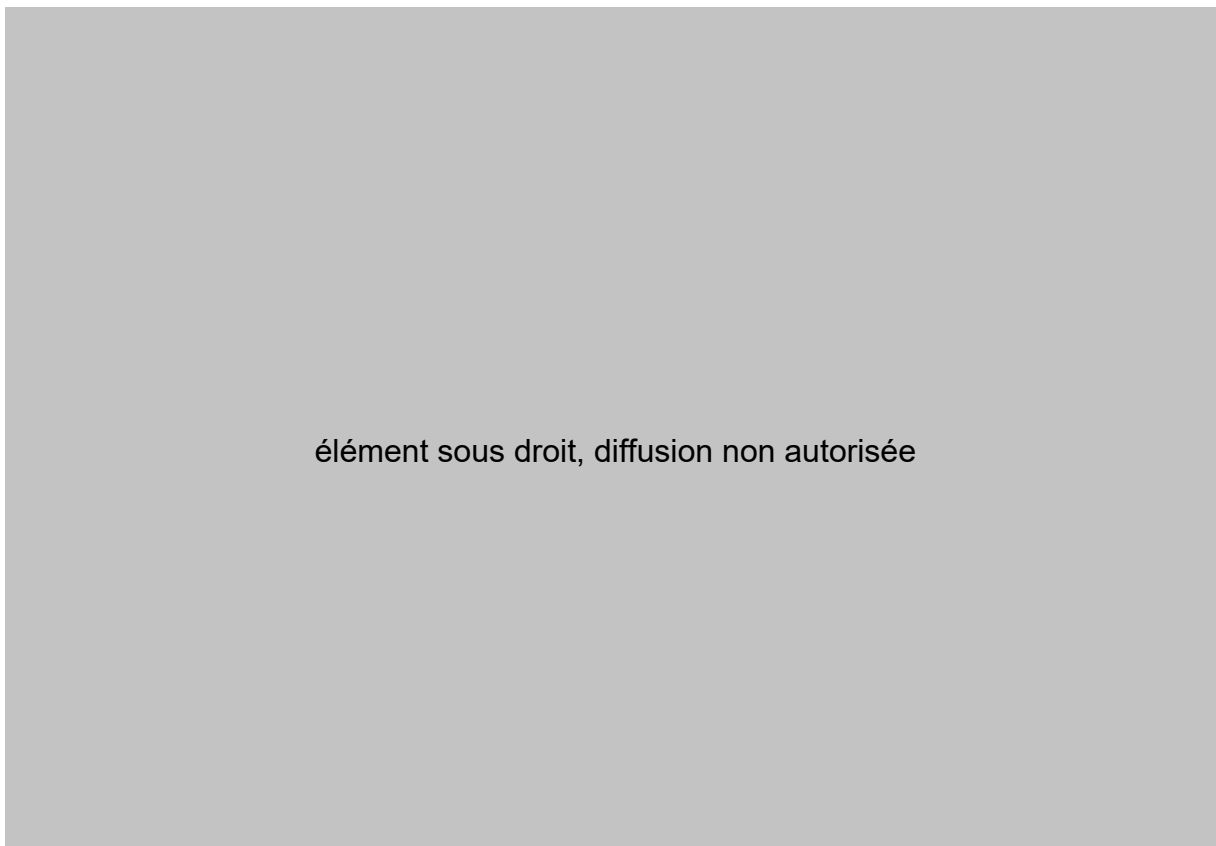
³²⁵ MUSEE PREFECTORAL D'OKINAWA, 2014 : 32-33.

³²⁶ On trouve quelques mentions des toponymes « Bōnotsu » (ほうのつ) et « rade de Ōdomari » (大とまりの津) dans les legs de la famille Chikama (千竈氏) en 1306. Les Chikama étaient une famille directement inféodée aux régents Hōjō et qui avaient reçu de ces derniers d'importantes charges et domaines à Satsuma, jusqu'aux îles frontalières avec les Ryūkyū. Les ports de Bōnotsu et Ōdomari entraient ainsi dans leurs domaines, mais furent semble-t-il récupérés par les Shimazu suite à la chute du régime de Kamakura en 1333. Sur ce point, voir MURAI Shōsuke, 2013 : 91-115.

Gotō 口五島), et les « sept îles reculées » (*Oku Shichitō* 奥七島)³²⁷. Plusieurs de ces îles étaient inhabitées, mais dans la *Chronique des pays à l'Est des mers*, elles sont souvent dessinées plus grandes que des îles de superficie largement supérieure, sans doute parce qu'elles jouaient un rôle essentiel pour la navigation³²⁸.

Les routes de navigation entre le Sud de Kyūshū et Okinawa sont en effet connues grâce à plusieurs cartes médiévales, la plus ancienne étant celle contenue dans l'ouvrage du lettré coréen Sin Sukchu (申叔舟 ; 1417-1475), le *Haedong Chegukki* (海東諸國記 ; *Chroniques des pays à l'Est des mers*), publié en 1471 (Figure 7). Cette carte fut établie sur la base d'une autre, plus ancienne, offerte à la cour coréenne par un marchand de Hakata dénommé Dōan (道安 ; ?-?) en 1453³²⁹. Cette carte est identique à celle qui fut offerte en 1696 au sanctuaire Tenmangū de Dazaifu (太宰府天満宮) par un certain Takemori Dōetsu du fief de Kuroda (黒田藩士竹森道悦 ; ?-?). Intitulée *Ryūkyūkokuzu* (琉球國圖 ; *Carte des Ryūkyū*), cette carte est selon toute vraisemblance une copie de la carte qui servit

Figure 7 : Carte des Ryūkyū selon le Haedong Chegukki
(reproduite d'après TANAKA Takeo, 1991 : 391)



³²⁷ MURAI Shōsuke, 2013 : 98-105.

³²⁸ MURAI Shōsuke, 2013 : 99-100.

³²⁹ TANAKA Takeo, 1991 : 411 ; MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE, 2005 : 78.

de base à celle du *Haedong Chegukki*, et date donc du milieu du xv^e siècle au plus tard, reflétant de ce fait les routes navigables – indiquées sur la carte par un trait rouge — couramment employées à cette époque³³⁰ (Figure 8).

Figure 8 : Ryūkyūkokuzu
(1696), (reproduit d'après
MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE
JAPONAISE, 2005 : 79)

élément sous droit,
diffusion non autorisée

³³⁰ MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE, 2005 : 78-79. Notons toutefois que contrairement à la carte contenue dans le HDCGK, le *Ryūkyūkokuzu* est orienté vers le Sud, sans doute pour refléter la perspective depuis le Sud de Kyūshū.

L'utilisation de cette route remonte probablement aux temps préhistoriques, mais sa fréquentation semble s'être intensifiée à partir des ^{x^e}- ^{xi^e} siècles³³¹. En revanche, le passage au sud de la grande île d'Okinawa présentait des difficultés pour la navigation côtières. Le groupe des îles Sakishima (先島諸島) est en effet séparé de la grande île d'Okinawa par un bras de mer d'environ 300 km, qui durant toute la préhistoire agit comme une barrière quasi infranchissable entre ces deux points, empêchant le développement d'échanges. L'île d'Okinawa était ainsi reliée à la sphère culturelle du Sud du Japon (sans y être directement incluse), tandis que le groupe Sakishima et toute la partie sud-ouest des Ryūkyū étaient en contact avec l'île de Taïwan et l'Asie du Sud-est. Ce n'est que tardivement, à partir du ^{xii^e} siècle, que l'on commence à voir se développer les échanges entre les deux zones, avec l'introduction des outils en fer et des pratiques agricoles de la moitié nord des Ryūkyū³³². Il est probable que l'utilisation croissante de cette route par les marins chinois voguant entre le Jiangnan et le Japon, attestée dès la fin du ^{xii^e} siècle³³³, contribua à l'essor des circulations intra-ryukyuanes. Dès lors, les Ryūkyū devinrent un pont entre le sud de Kyūshū et le continent, couramment fréquenté par les jonques chinoises qui naviguaient depuis le Fujian³³⁴.

Il était ainsi possible de faire un tour complet de la mer de Chine orientale sans jamais quitter les côtes de vue bien longtemps. Pour autant, les sources médiévales ne

³³¹ Cela est notamment attesté par l'activité des populations issues des îles Amami-Ōshima (奄美大島) ou Tokunoshima (徳之島), qui conduisirent plusieurs campagnes de pillages le long des côtes sud, ouest et nord de Kyūshū à la fin du ^{x^e} et début du ^{xi^e} siècle (AMINO Yoshihiko, 1992 : 14-16 ; SMITS, Gregory, 2019 : 18-19) ; par ailleurs, l'île de Tokunoshima devint aux ^{xi^e} et ^{xii^e} siècle le site de production d'un type de céramique dénommé « Kamuiyaki » (カムイヤキ) et qui employait des techniques de fabrication coréennes (UEZATO Takashi, 2012 : 35-36 ; SMITS, Gregory, 2019 : 21-22), attestant de circulations des savoirs et techniques entre le sud de la Corée et le nord des Ryūkyū dès cette époque (probablement par l'intermédiaire de marchands japonais). À partir du second ^{xii^e} siècle, ce réseau d'échanges entre le sud de Kyūshū et les Ryūkyū s'étendait jusqu'à l'île principale d'Okinawa (SMITS, Gregory, 2019 : 20), signe de l'intensification du trafic le long de cet axe.

³³² UEZATO Takashi, 2012 : 29-31.

³³³ Le site sous-marin du village d'Uken (宇検村 ou Kurakisaki 倉木崎), dans les eaux de l'île de Amami-Ōshima, a été découvert en 1994, à l'entrée de la baie de Yakiuchi (焼内灣) qui forme un havre naturel au cœur de l'île. Ont été mis au jour à cet endroit près de deux milles tessons de céramiques provenant de la cargaison d'un navire marchand chinois, principalement des céladons de type Longquan (龍泉窯系 ; au Zhejiang) et du type de fours de Tong'an (同安窯系 ; au Fujian), mais aussi quelques porcelaines du Fujian, des poteries de Quanzhou, ou des porcelaines *qingbai* des fours de Jingdezhen (景德鎮), provenant tous d'une même épave qui a probablement sombré dans la seconde moitié du ^{xii^e} ou première moitié du ^{xiii^e} siècle. Le village d'Uken possède en outre deux pierres d'ancres de navire chinois, qui proviennent peut-être de cette épave et qui témoignent du passage de ces navires par la route du sud (MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE, 2005 : 48 ; MUSEE PREFECTORAL D'OKINAWA, 2014 : 48). Par ailleurs, des tessons épars sont fréquemment récoltés dans les eaux de l'archipel, certains remontant à la seconde moitié du ^{xi^e} siècle (MUSEE PREFECTORAL D'OKINAWA, 2014 : 30-31).

³³⁴ UEZATO Takashi, 2012 : 47.

fournissent aucun exemple de marin qui se serait lancé dans une telle circumnavigation, qui n'aurait de toute façon pas eu un grand intérêt économique et qui aurait requis de très nombreuses connaissances sur les amers, les courants, les récifs et hauts-fonds ainsi que les populations résidant sur chaque portion de côte. De fait, quand les marins cherchaient à couvrir de longues distances, il devenait bien plus avantageux d'abandonner les routes cabotières au profit de celles de pleine mer, bien plus directes mais nécessitant des compétences nautiques plus avancées.

I.1.B.2 La navigation hauturière

Lorsque les marins possédaient des navires et des compétences nautiques suffisamment avancées, il était possible de s'émanciper de la route côtière pour traverser directement la mer de Chine, une pratique qui était principalement l'apanage des navigateurs chinois, les seuls à posséder les connaissances et techniques requises. Bien que la haute mer soit dénuée de chemins balisés, les marins préféraient suivre les routes établies, qui leur étaient tant dictées par les contraintes du milieu précédemment décrites que la volonté d'écourter autant que possible leurs navigations. Comme nous l'avons expliqué, les vents dominants soufflaient principalement suivant un axe nord-est/sud-ouest, une direction que les navigations avaient tendance à suivre afin de profiter autant que possible de ces vents. La pratique établie consistait généralement à longer les côtes aussi longtemps que possible (sans nécessairement y faire halte) avant de s'aventurer en pleine mer, de sorte que certaines îles ou archipels, plus avancés que le reste des côtes, étaient employés tels des embarcadères où les marins attendaient les vents favorables pour appareiller, ou bien servaient d'amers pratiques pour estimer leur position à l'approche des côtes³³⁵. En mer de Chine orientale, la navigation hauturière s'articula ainsi autour de trois principaux archipels, idéalement situés sur les routes navigables : les Zhoushan (舟山群島) sur la côte du Zhejiang, les Gotō (五島列島) au nord-ouest de Kyūshū et l'archipel bordant la côte du Chōlla (全羅道) à la pointe sud-ouest de la péninsule coréenne.

³³⁵ MORIHIRA Masahiko, 2013 : 251.

La côte du Zhejiang est de loin celle où l'on trouve les plus grandes concentrations d'îles et d'îlots en Chine (plus de 1 800 au total), suivie du Fujian qui en compte près de 600³³⁶. La majeure partie de ces îles du Zhejiang font partie de l'archipel des Zhoushan, qui à lui seul en compte plus de 1 300, auxquelles s'ajoutent trois mille récifs de toutes tailles qui forment un dédale séparant la baie de Hangzhou de la haute mer. Au Moyen Âge, les Zhoushan étaient regroupés en un seul district d'abord nommé Wengshan (翁山縣), puis Changguo (昌國縣) à partir de 1073³³⁷. Cet archipel gardait l'accès au port de Ningbo (寧波), qui constituait au Moyen Âge le plus grand port de la mer de Chine orientale, accueillant la plupart des flux marchands avec le Japon et la Corée, mais également ceux du reste de la côte chinoise et même ceux d'Asie du Sud-est³³⁸. Portant d'abord le nom de Mingzhou (明州), la ville portuaire fut renommée Qingyuan (慶元) en 1194, puis en 1367 reprit son ancien nom de Mingzhou avant de prendre définitivement celui de Ningbo en 1381³³⁹. Ningbo était un lieu débordant d'activité où affluaient des marchandises de toute l'Asie Orientale et de l'Asie du Sud-est, tant des produits de l'artisanat à haute valeur ajoutée que des matières premières dont beaucoup étaient travaillées dans les environs de la ville grâce au développement d'une industrie locale (ateliers de potiers, forges, chantiers navals, etc.)³⁴⁰. Comme le port de Pyōngnando au Koryō, elle était située en retrait des côtes, en amont du fleuve Yong (甬江), qui se jetait dans la baie de Hangzhou. À son embouchure se situait le mouillage extérieur de Ningbo, Dinghai (定海³⁴¹), qui évitait aux navires de remonter le fleuve s'ils n'en avaient pas l'utilité³⁴². Les Zhoushan se situant entre Dinghai et le large, ils étaient régulièrement traversés par les navires suivant la route côtière chinoise³⁴³ ainsi que par de nombreux navires venus de l'étranger, certains séjournant dans ces îles pendant plusieurs semaines avant de pénétrer dans Ningbo³⁴⁴. Elles offraient abri et sécurité en cas de mauvais temps, bois, eau douce, vivres, matériaux pour la réparation des navires et lieux de prière pour la sécurité de la

³³⁶ LO Jung-pang, 2012 : 23.

³³⁷ ENOMOTO Wataru, 2015 : 261.

³³⁸ ENOMOTO Wataru, 2007 : 40-41.

³³⁹ ENOMOTO Wataru, 2015 : 261.

³⁴⁰ ENOMOTO Wataru, 2007 : 40.

³⁴¹ Actuel *qu* de Zhenhai (镇海区), à Ningbo.

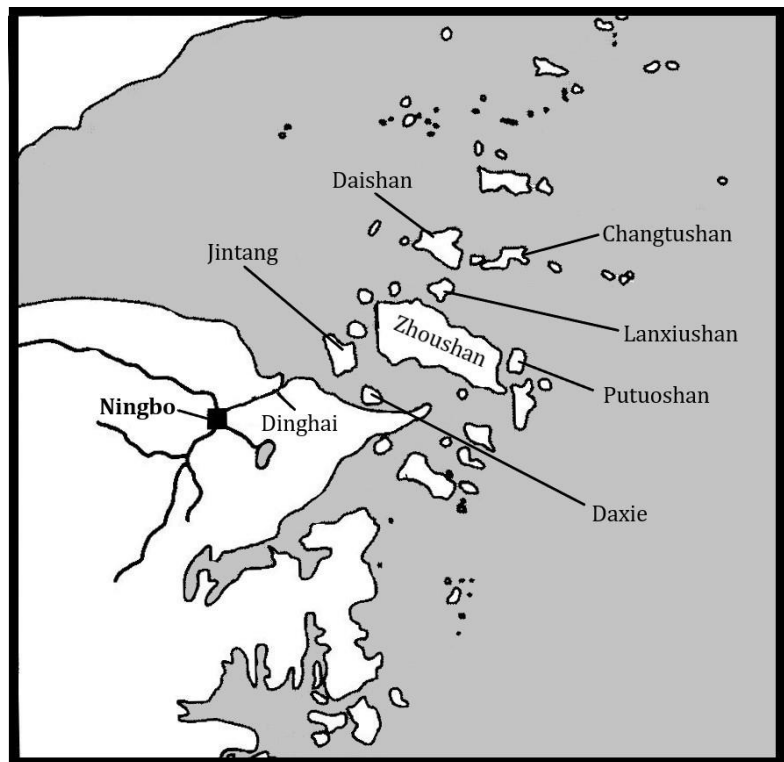
³⁴² À l'époque des Yuan, une garnison fut installée à Dinghai pour protéger Ningbo d'éventuels pillards. Les navires désirant pénétrer dans Ningbo devaient d'abord en recevoir l'autorisation à Dinghai (ENOMOTO Wataru, 2007 : 40-41 ; 113-114 ; 2015 : 261-262).

³⁴³ ENOMOTO Wataru, 2007 : 49.

³⁴⁴ En 1325, le navire japonais dépêché par le Kenchōji (建長寺) fit par exemple halte presque un mois entier dans les Zhoushan avant de poursuivre sa route jusqu'à Dinghai (ENOMOTO Wataru, 2007 : 127).

navigation³⁴⁵, etc. Les navires pouvaient emprunter plusieurs routes à travers l'archipel, un des exemples les plus célèbres étant celle empruntée par Xu Jing en 1123 : depuis Dinghai, les navires de son ambassade empruntèrent le détroit entre Jintang (金塘) et Daxie (大謝), suivirent la côte sud de la grande île Zhoushan jusqu'à Putuoshan (普陀山), et de là longèrent toutes les îles vers le nord, mais sans s'y arrêter³⁴⁶. Cette zone à la pointe nord des Zhoushan, parsemée de récifs, était connue sous le nom de « récifs de Mi-océan » (Banyangjiao 半洋焦) ou « îles de Mi-océan » (Banyangshan 半洋山), du fait qu'elle marquait le seuil entre la côte et la haute mer³⁴⁷. Lors de son voyage retour, Xu Jing contourna cette fois la grande île Zhoushan et Jintang par le nord pour rejoindre Dinghai³⁴⁸.

Figure 9 : Carte des Zhoushan (d'après ENOMOTO Wataru, 2015 : 262)



³⁴⁵ L'île de Putuoshan (普陀山 ; ou Buduoshan 補陀山, aussi appelée Meicen 梅岑), à l'ouest de l'île principale, possédait un célèbre monastère dédié à la figure de Guanyin (觀音 ; bodhisattva Avalokitesvara), où s'arrêtaient fréquemment les voyageurs pour prier (FUJITA Akiyoshi, 1997 : 28 ; MORIHIRA Masahiko, 2013 : 11 ; ENOMOTO Wataru, 2015 : 262). L'ambassade à laquelle Xu Jing participait en 1123 s'y arrêta pour prier avant de prendre la mer (GLTJ : 34, 海道一, 梅岑).

³⁴⁶ MORIHIRA Masahiko, 2013 : 9-11.

³⁴⁷ Xu Jing rapporte que cette zone était redoutée par les marins qui la traversaient (GLTJ : 34, 海道一, 半洋焦). En 1389, l'ambassade dépêchée par le Koryŏ auprès de l'empereur Hongwu (洪武帝 ; r. 1368-1398) des Ming, qui suivait la route côtière chinoise pour se rendre à Nanjing accompagnée de deux navires chinois, fut poussée par la tempête sur les récifs de Banyangshan. Si le navire coréen en réchappa, les deux navires chinois, eux, furent engloutis par les flots (KRSCY : 34, 1389.4).

³⁴⁸ MORIHIRA Masahiko, 2013 : 9-11.

Lorsque l'on passait les « récifs de Mi-océan » et que l'on suivait le sens des vents pour se rendre au Japon, on touchait à un autre archipel, les Gotō. Situés à l'extrême pointe occidentale de l'archipel japonais, les Gotō représentent les « confins de la Japonésie », pour reprendre l'expression de Philippe Pelletier³⁴⁹. L'archipel se compose de sept îles principales, dont la plus méridionale, l'île de Fukue (福江 ; anciennement dénommée Fukae 深江) est la plus vaste³⁵⁰. L'archipel comptait plusieurs rades qui servirent de mouillage aux navires empruntant la route du large et ce dès le VIII^e siècle³⁵¹. L'île de Naru (奈留島), par exemple, servait déjà de relâche aux ambassades japonaises à la cour des Tang aux VII^e – IX^e siècles³⁵², une utilisation qui se poursuivit tout au long du Moyen Âge³⁵³. Naru possède d'ailleurs une baie au nom évocateur, Kochidomari (東風泊灣), « Mouillage des vents de l'est », toponyme qui provient selon toute vraisemblance du fait que les navires y attendaient les vents saisonniers pour traverser la mer de Chine orientale. Plus au nord, la petite île d'Ojika (小値賀島) était un autre point de relâche très fréquenté par les navires qui allaient et venaient avec la côte chinoise et ce depuis au moins le IX^e siècle³⁵⁴.

³⁴⁹ PELLETIER Philippe, 2015.

³⁵⁰ Fukue est aussi, paradoxalement, une des îles les moins bien documentées pour le Haut Moyen Âge, à l'inverse des îles plus au nord, en particulier Nakadōri (中通島 ; alors dénommée Urabe 浦部島) et Ojika (小値賀島), dont l'histoire est relativement bien connue grâce au fonds d'archives de la maison des Aokata (*Aokata monjo* 青方文書). SENO Seiichirō, 2010 : 178-188.

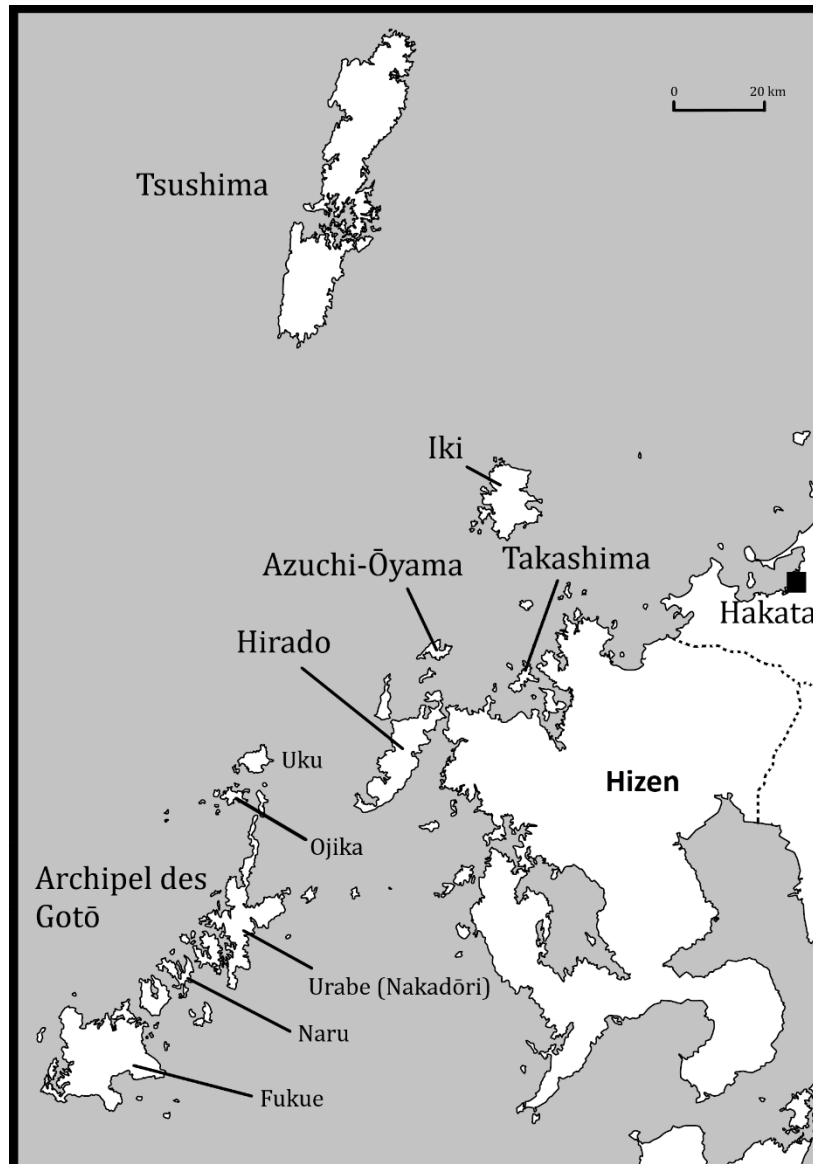
³⁵¹ SAEKI Kōji, 2006 : 78-82.

³⁵² Elle apparaît dans les sources sous le nom de Naruura (那留浦), « rade de Naru » à la date de 842, lorsque le moine Keiun (慧運 ; 798-869), désirant aller en Chine, appareilla de Hakata pour se rendre aux Gotō. Là, le marchand chinois Li Churen (李處人 ; ?-?) recommanda d'utiliser les ressources forestières de l'île pour construire un nouveau navire. Après trois mois de construction, le nouveau navire appareilla de Naru pour se rendre en Chine, dont les côtes furent atteintes après seulement six jours de navigation (AMINO Yoshihiko, 1992 : 25).

³⁵³ Naru était fréquemment employée comme mouillage pour attendre les vents saisonniers par les navires japonais participant au commerce tributaire avec les Ming aux XV^e-XVI^e siècles (ITO Kōji, 2015 : 251).

³⁵⁴ L'exemple le plus ancien date de 862 (ENOMOTO Wataru, 2007 : 46), mais d'autres exemples attestent de son utilisation continue au Moyen Âge. En 1243, le navire du moine Keisei (慶政 ; 1189-1268) appareilla par exemple d'Ojika pour se rendre en Chine mais fut poussé par les vents sur les Ryūkyū (UEZATO Takashi, 2012 : 30). Cette fréquentation de l'île par les navires marchands sino-japonais a par ailleurs été confirmée par l'archéologie sous-marine. La baie de Maegata (前方湾) en particulier, port naturel sur la façade orientale de l'île, a produit un grand nombre d'objets attestant une fréquentation régulière tant de navires japonais que chinois, comme des céramiques chinoises (principalement de l'époque Song) et japonaises, ainsi qu'un grand nombre de jâts d'ancres en pierre de style japonais et chinois (COMITE D'EDUCATION D'OJIKACHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, DISTRICT DE KITAMATSUURA, 2007 : 8 ; MUSEE PREFECTORAL D'OKINAWA, 2014 : 34-35). Quelques céramiques thaïlandaises datant de la fin du XVI^e - début du XVII^e siècle ont également été retrouvées un peu plus au nord, sur le site de Yamami (山見). Pour une étude détaillée de ces vestiges, cf. SEYOCK Barbara, 2007.

Figure 10 : Archipel du nord-ouest de Kyūshū (carte de l'auteur)



De fait, si la route hauturière entre les Zhoushan et les Gotō existait déjà au VIII^e siècle, ce n'est qu'à partir du second IX^e siècle qu'elle devint la norme pour les navigations entre la Chine et le Japon³⁵⁵. Sa fréquentation augmenta peu à peu avec l'essor des échanges commerciaux entre les deux pays à partir du second X^e siècle, des échanges qui se déroulaient généralement entre le port de Ningbo et la baie de Hakata³⁵⁶. Les Gotō, comme les Zhoushan, étaient ainsi idéalement situés sur la route maritime entre ces deux

³⁵⁵ ENOMOTO Wataru, 2007 : 45-46 ; LI Meizi, 2014 : 108-111.

³⁵⁶ ENOMOTO Wataru, 2008 : 72.

grandes zones portuaires, et constituaient de ce fait un des principaux points de passage des routes maritimes en mer de Chine orientale.

Il était également possible, lorsque l'on appareillait des Zhoushan, de faire route plus au nord, et d'atteindre cette fois les eaux archipélagiques du Chölla, à la pointe sud-ouest de la péninsule coréenne³⁵⁷. Une fois passé les « îles de Mi-océan », les navigateurs traversaient directement jusqu'à l'île de Hüksan (黑山), premier point de relâche sur la côte coréenne³⁵⁸. Xu Jing en fournissant une excellente description, nous lui cédonc ici la parole : « Hüksan se situe au sud-est de Paeksan, en vis-à-vis très proches l'une de l'autre à l'horizon. D'abord, vue de loin, (l'île) semble particulièrement élevée et escarpée, mais à l'approche, on voit que la forme des montagnes est constituée de pans successifs. Il y a à l'avant un petit pic, au milieu (des pans de montagnes), il y a un espace vide comme une vallée ; des anses de chaque côté permettent de mettre les navires à l'abri. Autrefois, lors des traversées par mer, on faisait de ce lieu un site d'escale, où une auberge existe encore aujourd'hui. À présent, la route empruntée étant pratique, nous n'y jetons pas l'ancre³⁵⁹ ». Les vestiges de ce qui semble être l'auberge mentionnée par Xu Jing ont récemment été excavés à Hüksan³⁶⁰, confirmant ses dires. Comme il l'explique, les navires n'y faisaient halte que pressés par les besoins de la navigation, mais si les vents étaient favorables, ils continuaient leur route vers le nord. À partir de ce point, les navires retrouvaient la route côtière coréenne³⁶¹. Si l'on peut envisager que quelques navires coréens aient emprunté cette route entre le Chölla et le Jiangnan durant l'Antiquité³⁶², il faut attendre l'époque des

³⁵⁷ SS : 487, « Récit du Koryö » (高麗傳). Cette zone n'est pas connue sous un toponyme spécifique au Moyen âge. L'archipel était divisé en plusieurs unités administratives, les deux principales au Koryö étant le haras de Naju (羅州牧 ; KRS : 57, 42a-45b) et le district de Yönggwang (靈光郡 ; KRS : 57, 46b-48b). Les navigateurs européens du XIX^e siècle, qui n'en avaient une connaissance que très partielle, la nommaient toutefois l'« archipel de Corée ». Voir par exemple COOLEY, William Desborough, JOANNE Ad. et Old Nick (trad.), 1840 : 256.

³⁵⁸ SS : 487, « Récit du Koryö » (高麗傳). Le *Songshi* évoque l'île de « Moshan » (墨山), une graphie erronée de Hüksan.

³⁵⁹ 黑山, 在白山之東南, 相望甚邇. 初望極高峻. 逼近見山勢重複. 前一小峯, 中空如洞, 兩間有澳, 可以藏舟. 昔海程, 亦是使舟頓宿之地, 館舍猶存. 今取道更不拋泊 (GLTJ : 35, 海道二, 黑山).

³⁶⁰ Ont été retrouvées sur le site d'importantes concentrations de céramiques chinoises, dont une portant une inscription à l'encre de Chine, similaire à celles retrouvées à Mado, et que les archéologues ont estimé représenter le caractère *guan* 管 (« administration »), mais qui nous semble plutôt être la combinaison des caractères *jin* 金 (probablement un patronyme) et *gang* 綱 (terme désignant le chef d'un groupe marchand ; cf. *infra*, p. 182). Cf. INSTITUT DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE DU CHOLLA SUD, 2016 : 65-66.

³⁶¹ HAN Chöngun, 2010 : 20.

³⁶² Le Paekche (百濟 ; 18 av. J-C. - 660) entretenait des relations diplomatiques avec les Jin de l'Est (東晉 ; 317-420), dont la capitale des Jin de l'Est se situait à Jiankang (建康 ; actuelle Nanjing 南京) au Zhejiang dans la seconde moitié du IV^e siècle, et il est possible que ces échanges s'effectuassent par la mer de Chine (KANG Pongnyong, 2016 : 152). On en ignore le détail, mais compte tenu des capacités techniques de

Song du Nord (北宋 ; 960-1127) pour que la route directe entre les Zhoushan et la péninsule coréenne devienne un des principaux, si ce n'est le principal, vecteur des échanges entre les deux pays. Son importance se trouva encore accentuée par l'obstruction de la route du Nord par les dynasties tartare des Liao (遼 ; 916-1125) et jürchen des Jin (金 ; 1115-1234), qui occupèrent à partir de 1127 la péninsule du Shandong et rendirent difficiles les échanges directs entre le Koryō et les Song par le nord³⁶³. La route directe traversant la mer de Chine devint ainsi la norme, stimulée par l'activité florissante des marchands des Song³⁶⁴.

Ces trois archipels formaient ainsi un triangle au sein duquel s'articulait la majorité des routes hauturières de la mer de Chine orientale. Notons que l'île de Cheju se situait au centre de ce triangle, de sorte qu'elle jouait un rôle crucial en tant que repère pour les navires qui empruntaient ces voies. Visible de loin en raison de sa forte élévation, elle permettait de s'assurer de la position du navire sur les routes hauturières après plusieurs jours de navigation³⁶⁵, et constituait également un relais pratique pour les navigateurs qui cherchaient refuge lors d'intempéries³⁶⁶, quoique sa côte parsemée de récifs ne fût pas des plus hospitalières³⁶⁷. Les gens de Cheju eux-mêmes empruntaient les routes

l'époque et de l'absence de boussole, ces quelques ambassades faisaient sans doute figure d'exception dans le monde maritime est-asiatique. D'ailleurs, on ne peut pleinement affirmer qu'elles traversèrent de la sorte la mer de Chine orientale, car on relève dans les sources coréennes et chinoises plusieurs mentions du fait que le Koguryō obstruait les voies de communication entre le Paekche et la Chine aux ve-vii^e siècles, signe que la route le long du littoral nord-ouest était encore la norme (KANG Pongnyong, 2009 : 36-38). Certains historiens estiment que la route via la mer de Chine commença à être davantage utilisée à partir du ix^e siècle. On sait par exemple que les navires de Chang Pogo se rendaient à Yangzhou (揚州), dans la baie de Hangzhou. Toutefois, il nous semble prématuré d'affirmer que les navires coréens opéraient cette traversée de façon régulière. Le récit du moine japonais Ennin rapporte qu'un des subordonnés de Chang Pogo passa à Chishan, puis de là se dirigea vers Yangzhou (KANG Pongnyong, 2013 : 22), ce qui suggère que plutôt que la route directe entre le sud-ouest de la péninsule et le Zhejiang, on préférait passer par le Shandong, et de là suivre la route côtière chinoise.

³⁶³ SS : 487, « Récit du Koryō » (高麗傳) ; MA Guang, 2015 : 63.

³⁶⁴ Cf. *infra*, « I.3.A L'activité des marchands chinois ».

³⁶⁵ ENOMOTO Wataru, 2008 : 99-102.

³⁶⁶ Citons par exemple le cas du navire emprunté par un moine japonais du nom de Enni Ben'en (円爾弁円 ; 1202-1280), qui lors de son voyage retour de Chine en 1241 fut surpris par une tempête. Les deux autres navires qui l'accompagnaient furent engloutis, mais le sien parvint à rejoindre les côtes de Cheju où il fit escale pendant quatre jours, avant de reprendre sa route vers le Japon (FUJITA Akiyoshi, 1997 : 30 ; ENOMOTO Wataru, 2008 : 92). De plus, au 5^e mois de 1292, un navire marchand japonais vint faire halte à Cheju, mais fut attaqué par un groupe local qui massacra l'équipage à l'exception de deux survivants, qui furent récupérés par une patrouille du Koryō et envoyés à Dadu (Beijing), puis rapatriés au Japon (*Kamakura ibun*, n°18040).

³⁶⁷ En 1244, la cour coréenne punit deux fonctionnaires de T'amna qui avaient saisi illégalement la cargaison d'un navire marchand japonais qui s'était perdu sur les côtes de l'île, et dont le chargement était principalement composé de soieries, d'argent, de perles, etc. (KRS : 23, 37a-b, 1244.2.2), c'est-à-dire des produits d'export japonais, signe que le navire voyageait du Japon en Chine. En 1326, un navire qui rentrait au Japon s'échoua sur un des récifs de l'île, et son équipage fut attaqué par une bande locale ; soixante-dix

hauturières pour se rendre directement en Chine³⁶⁸ et au Japon, probablement en traversant jusqu'aux Gotō³⁶⁹. Il semble même qu'ils longeaient ensuite la côte occidentale de Kyūshū pour se rendre aux Ryūkyū³⁷⁰. Malheureusement, l'activité des gens de Cheju

membres de l'équipage perdirent la vie dans les combats (FUJITA Akiyoshi, 1997 : 30 ; ENOMOTO Wataru, 2008 : 92-99). La dangerosité des côtes de Cheju est exemplifiée par les vestiges sous-marins de Sinch'ang-ri (新昌里), sur la côte ouest de l'île. Découvert pour la première fois en 1983, le site possède de grandes concentrations de céramiques chinoises datés de la fin du XII^e ou début du XIII^e siècle, provenant vraisemblablement du naufrage d'une jonque marchande sur les récifs de Cheju. Une nouvelle campagne de fouilles est actuellement en cours sur le site. Cf. site officiel de l'Administration du patrimoine culturel sud-coréen (문화재청), URL :

http://www.cha.go.kr/newsBbz/selectNewsBbzView.do?newsItemId=155702049§ionId=b_sec_1&id=NS_01_02 (consulté le 14/08/2020).

³⁶⁸ Voir par exemple *Kūmnam Sōnsaeng p'yohaerok* 錦南先生漂海錄 (Chronique de la dérive à la mer du maître Kūmnam ; 1489), k.1, 1^{er} mois intercalaire, 7^e jour ; CHIN Yōng'il, 1991, 50.

³⁶⁹ Parmi les documents de succession conservés dans les archives de la maison Aokata (青方氏) aux Gotō, celui daté de 1287 (*Aokata monjo*, vol. 1, n°48) contient le toponyme Kaurainoto (かうらいのと ; « porte de Koryō »), situé sur la côte ouest de l'île de Nakadōri, aux Gotō. Le toponyme n'existe plus aujourd'hui, mais on trouve encore un récif au large des côtes de Nakadōri appelé Kōrai Sone (高麗曾根 ; litt. « butte de la Corée »), et qui selon la tradition orale était autrefois appelé Kōrai shima (高麗島 ; « île de Corée »), mais aurait pris son nom actuel suite à l'effondrement de l'île dans l'océan (YAMAMOTO Ezō, 1993). Si rien ne permet d'affirmer qu'une île se soit bien dressée à cet endroit par le passé, ce récif et l'ancienne « porte de Corée » sont directement alignées avec Cheju, suggérant l'existence d'une route entre Nakadōri et Cheju au Moyen Âge.

³⁷⁰ En effet, lors des préparatifs de l'expédition des Yuan contre le Japon en 1272, les autorités mongoles apprirent que « trois personnes de T'amna sont venues d'un pays du sud via le Japon et ont dessiné une carte, prétendant qu'il est possible de débarquer (au Japon) dans tous les lieux où mouillent les navires, tels que le Dazaifu » 有自南國經由日本來者耽羅人三名，畫到圖本。稱日本太宰府等處下船之地，俱可下岸 (*Yuan Kaoli jishi* 元高麗紀事, « T'amna » 耽羅, an 9 de l'ère Zhiyuan 至元 [1272], 11^e mois, 15^e jour). Le passage n'explicite pas à quel pays le « pays du sud » en question fait référence, mais compte tenu de la route employée, il s'agit à n'en pas douter des Ryūkyū. Les nombreuses tuiles de type coréen retrouvées sur le site d'Urasoe (浦添), à Okinawa, attestent également de l'existence d'échanges entre le Koryō et Cheju à cette époque. Ces tuiles sont d'une fabrication particulièrement proche de celles que l'on trouve sur les sites de l'époque du Koryō en Corée, notamment ceux du XIII^e siècle comme la forteresse de Yongjang (龍藏山城) à Chindo, lieu de refuge des Sambyōlch'o en 1270 et 1271 (cf. *infra*, p. 165). Une de ces tuiles portait l'inscription « fabriquée par un artisan tuilier du Koryō, l'an *kye-yu* » (*kyeyu'nyōn Koryō wajang cho* 癸酉年高麗瓦匠造), preuve irréfutable de la transmission directe au Moyen Âge des techniques de confection de tuiles coréennes aux Ryūkyū. Ces tuiles comportant très peu de variations de motifs – à l'inverse de ce que l'on observe en Corée – il est probable qu'elles aient été fabriquées par le même groupe d'artisans (UEZATO Takashi, 2012 : 40). Les débats se sont portés sur la datation exacte du binôme de l'année *kye-yu* (癸酉) correspondant vraisemblablement soit à l'année 1393, à l'époque où les Ryūkyū commencent à nouer des relations officielles avec la cour du Koryō puis du Chosōn ; soit à l'année 1273, cette dernière date constituant aujourd'hui l'opinion majoritaire parmi les spécialistes en raison du style des tuiles de Urasoe, très proche de celui que l'on voit en Corée au XIII^e siècle, et qui n'étaient plus utilisées au début du Chosōn (CH'OE Kyusōng, 1998 : 47). L'année 1273 correspond à la chute des dernières forces des Sambyōlch'o (三別抄) à Cheju, au 4^e mois. Ainsi, les historiens considèrent que ces tuiles démontrent que des survivants des Sambyōlch'o allèrent chercher refuge aux Ryūkyū, où leurs compétences furent mises à profit par le *aji* (按司 ; seigneur local) de Urasoe (Eiso 英祖), alors le plus puissant personnage d'Okinawa (pour une analyse détaillée de la tuile et de sa signification historique, voir YUN Yonghyōk, 2009). D'autres recherches plus récentes (YANG Chonghyōn, 2015) suggèrent que les gens du Koryō avaient probablement déjà noué des relations avec Urasoe avant cette date. Par conséquent, s'il n'est pas impossible que les Sambyōlch'o aient pu trouver refuge aux Ryūkyū, il faut rester prudent sur l'interprétation de la signification de ces tuiles, qui doivent davantage être comprises comme la preuve des réseaux qui existaient entre le Koryō, Cheju et Okinawa, et dont la préexistence a rendu possible la fuite de Coréens désirant échapper aux Yuan, y compris peut-être les derniers survivants des Sambyōlch'o.

est de façon générale très mal renseignée dans les sources³⁷¹, de sorte que l'on ignore tout de la fréquence de leurs traversées vers le continent ou le Japon.

Une autre route hauturière de la mer de Chine orientale fut ouverte dans le cadre du système maritime des taxes instauré par les Yuan, reliant directement l'embouchure du Yangzi à la pointe du Shandong pour contourner la route côtière chinoise, une route qui ne passait donc par aucun des trois archipels susmentionnés. Alors que les navires cabotiers prenaient ordinairement un mois ou plus pour rejoindre Zhigu (直沽 ; actuelle Tianjin) depuis Taicang, cette nouvelle route permettait aux navires d'atteindre Zhigu en dix jours à peine lorsque les vents étaient favorables³⁷². Cette route étant toutefois réputée dangereuse³⁷³, de nombreux navires de transport eurent plutôt tendance à lui préférer la route côtière coréenne via Cheju et Hŭksan³⁷⁴, aussi ignore-t-on avec quelle fréquence elle fut employée.

La durée de chaque navigation dépendait d'un ensemble de facteurs, tels que la force et la direction des vents et des courants, des qualités nautiques du navire et de la méthode de propulsion employée (voile ou rame)³⁷⁵, ou encore de la proximité ou non des côtes. En effet, à une époque où l'on ne construisait pas de phares, il était bien hasardeux de naviguer de nuit lorsque la côte était proche. On naviguait ainsi de jour comme de nuit sur la haute mer, mais préférait jeter l'ancre la nuit lorsque l'on était à proximité du littoral, une règle universelle en Asie orientale³⁷⁶. Il fallait de ce fait généralement trois ou quatre jours aux navires pour parcourir les 140 km séparant Dinghai des « récifs de Mi-océan », à la pointe des Zhoushan³⁷⁷, mais seulement quatre ou cinq jours pour parcourir les 450 km séparant ces récifs de Hŭksan³⁷⁸. De même, les 450 km séparant les Zhoushan de Cheju pouvaient être parcourus en quatre jours³⁷⁹. La traversée entre les côtes japonaises et

³⁷¹ On ne possède aucune source médiévale produite à Cheju, la plupart des documents à nous être parvenus provenant de la cour coréenne, chinoise ou dans une moindre mesure, du Japon. Il est donc difficile de se faire une juste idée de la vie des populations de l'île, et de leurs activités maritimes au Moyen Âge.

³⁷² YS : 93 (食貨一, 海運) ; Lo Jung-Pang, 1954 : 284.

³⁷³ « Cependant [la force] du vent et des vagues est inimaginable, et il n'y avait pas d'année sans que des navires de transport partent à la dérive et se noient. » 然風濤不測, 糧船漂溺者無歲無之 (YS : 93, 食貨一, 海運).

³⁷⁴ Cf. *infra*, « I.2.A.3 La réorganisation des transports maritimes sous les Yuan ».

³⁷⁵ YUN Iryōng, 2009 : 159.

³⁷⁶ ISHII Kenji, 1983 : 40 ; ADACHI Yūsuke, 1998 : 27-28 ; MORIHIRA Masahiko, 2013 : 22-25.

³⁷⁷ SS : 487, « Récit du Koryō » (高麗傳) ; MORIHIRA Masahiko, 2013 : 9.

³⁷⁸ SS : 487, « Récit du Koryō » (高麗傳) ; MORIHIRA Masahiko, 2013 : 10.

³⁷⁹ En 1368, le navire du marin Lin Baoyi (林寶一 ; ?-?) mit quatre jours pour faire la traversée entre les Zhoushan et Cheju. Cf. SUEMATSU Yasukazu (éd.), 1937 : 4.

chinoises par la route hauturière s'opérait également en cinq ou six jours³⁸⁰. La vitesse moyenne des navires de la mer de Chine orientale avoisinait ainsi les 5 ou 6 km/h (environ 3 nœuds)³⁸¹, un chiffre bien en-deçà des capacités nautiques d'autres navires à voiles, tels que ceux de la Méditerranée antique, qui voguaient généralement à une allure de 4 ou 5 nœuds, voire 6 dans certains cas³⁸². Cette différence pourrait s'expliquer par la dangerosité de certaines zones de la mer de Chine orientale, tel que l'« océan des eaux jaunes », qui requérait des marins une vigilance constante et obligeait les navires à marquer le pas³⁸³. Sans doute faut-il aussi y voir les limitations imposées par les techniques endémiques de construction navale, quoique celles-ci différaient grandement d'un pays à l'autre.

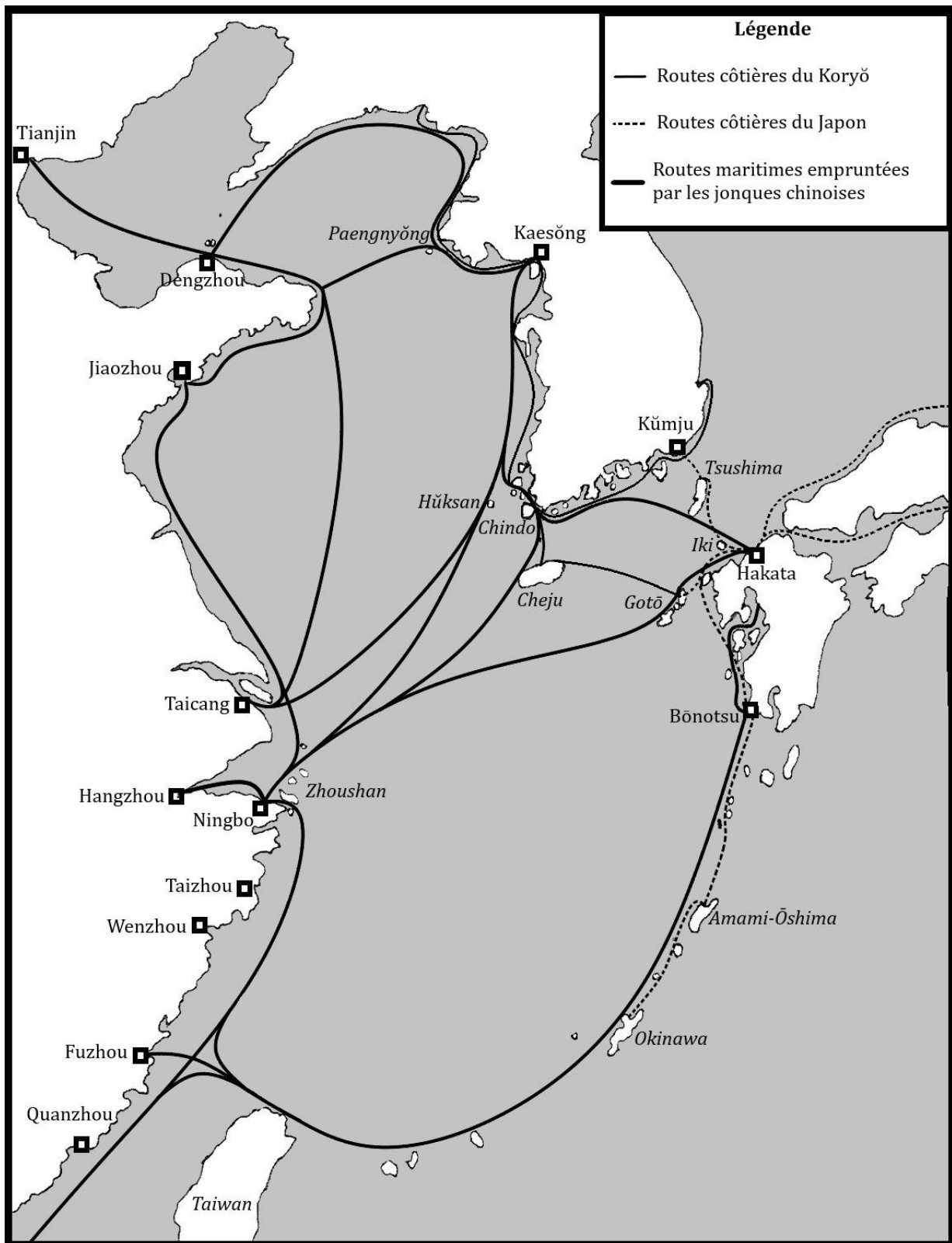
³⁸⁰ En 1072, le navire marchand sur lequel voyageait le moine Jōjin (成尋 ; 1011-1081) appareilla de l'île de Kabeshima (壁島) au Hizen (donc sans faire halte aux Gotō) le 19 du 3^e mois, arriva en vue des côtes de Cheju dès le lendemain, et reconnut la côte chinoise le 25, soit une traversée de six jours. Cf. *San Tendai-Godai-san ki* 參天台五台山記 [Pèlerinage aux monts Tiantai et Wutai], k.1, an 4 de l'ère Enkyū 延久 (1072), 3^e mois, 19^e-25^e jours.

³⁸¹ Pour une étude détaillée de la vitesse des navires anciens, voir YUN Iryōng, 2009. Cette étude se fonde principalement sur les données fournies par le GLTJ, mais elle se vérifie également avec d'autres textes. En 1420, le navire coréen de l'ambassadeur du Chosŏn au Japon Song Hūigyōng (宋希璟 ; 1376-1446) traversa les 50 km du détroit entre la Corée et Tsushima en environ 9 heures (NIH : 2^e mois, 16^e jour), soit une vitesse moyenne de 5,5 km/h, un ordre de grandeur comparable aux vitesses évoquées par Xu Jing.

³⁸² POMEY, Patrice, 1997 : 100.

³⁸³ GLTJ : 34, 海道, 黃水洋.

Figure 11 : Carte des routes maritimes en mer de Chine orientale, première moitié du XIV^e siècle (élaborée par l'auteur)



I.1.C Les navires de la mer de Chine orientale avant 1350

L'activité des populations vivant sur le pourtour de la mer de Chine orientale est évidemment indissociable des navires qui la rendaient possible, et qui la conditionnaient nécessairement en raison des diverses limitations techniques qu'ils lui imposaient. En dépit des nombreux échanges diplomatiques, économiques et culturels entre ces sociétés au fil des siècles, chacune des trois grandes aires socioculturelles bordant cette mer développa sa propre tradition d'architecture navale distincte en fonction de ses propres besoins, conditions géographiques, connaissances techniques, mais aussi des ressources disponibles, telles que le bois de construction et les métaux. Seuls les charpentiers chinois développèrent des navires de grande taille adaptés à la navigation hauturière, qui soutinrent leurs activités commerciales à travers la mer de Chine, tandis que les navires japonais et coréens, eux, ne s'éloignaient guère des côtes. Il est donc essentiel, pour comprendre le fonctionnement des réseaux maritimes en mer de Chine orientale, de présenter les grandes lignes de l'architecture navale de la Corée, du Japon et de la Chine.

I.1.C.1 Les navires à fond plat du Koryŏ

Commençons donc par dresser les grands principes de l'architecture navale coréenne. Jusque dans les années 1980, aucune donnée matérielle relative à la construction navale dans la péninsule antérieure au ^{xx}e siècle n'était connue des historiens. Ces derniers devaient donc spéculer à partir des quelques sources à leur disposition, la plupart étant très tardives. Les développements récents de l'archéologie nautique en Corée du Sud ont depuis permis de combler nombre de ces lacunes dont souffrait la recherche. La première épave découverte fut celle de Wando (莞島船), excavée en 1983 et 1984, suivie de celle de Tallido (達里島船), découverte en 1995 sur un estran bordant une île près de Mokp'o (木浦 ; prov. Chŏlla du Sud). Mais ce n'est qu'à partir des

années 2000 que le rythme des découvertes s'est accéléré, à tel point que l'on ne recense aujourd'hui pas moins de treize épaves de navires coréens anciens excavées et étudiées. Parmi celles-ci, deux ont été découvertes à Penglai (蓬萊市), sur la côte septentrionale de la péninsule du Shandong en Chine.

Si l'on fait exception des épaves de Naju (羅州船)³⁸⁴ et du Penglai 4 (蓬萊四號船), qui n'ont pas été précisément datées (mais que l'on estime malgré tout dater de l'époque Koryŏ), la répartition chronologique de ces épaves est telle que présentée dans la Figure 12. On voit donc clairement qu'à l'exception de l'épave de Yŏnghŭngdo (靈興島船 ; datée du VIII^e siècle) et celle du Mado 4 (馬島 4 號船 ; datée de 1417-1425), toutes les épaves sont concentrées durant la période du Koryŏ³⁸⁵. Cela confirme ainsi que les eaux coréennes connurent un pic d'activité durant cette période, et nous fournit une idée assez précise de la structure des navires coréens médiévaux. Sur la base de ces découvertes et des quelques données textuelles à notre disposition, nous présentons ici les caractéristiques de l'architecture navale du Koryŏ.

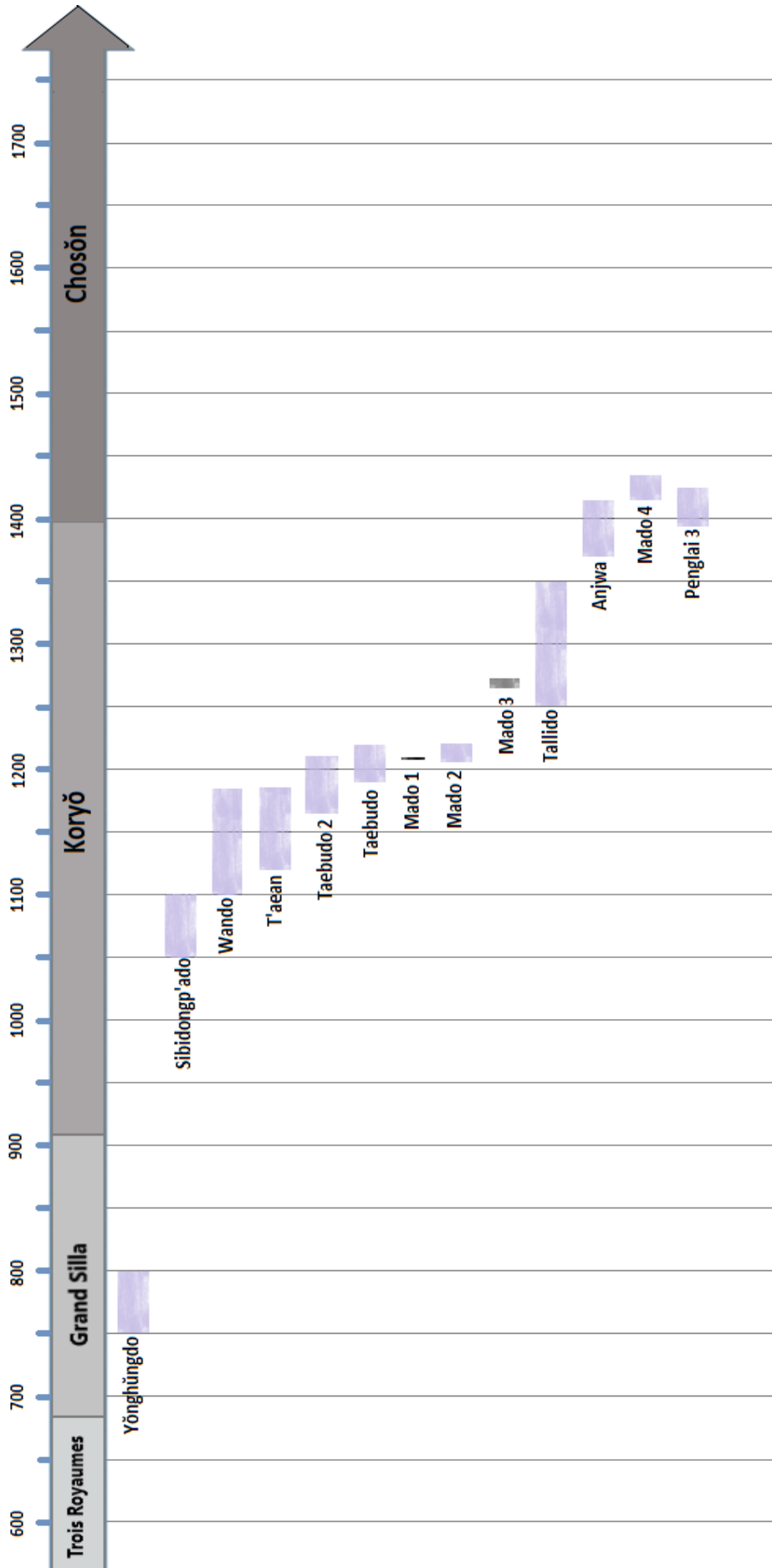
La première particularité de la construction navale coréenne au Moyen Âge est l'absence totale de métaux dans sa construction : ni clous, ni agrafes, la structure était entièrement assemblée avec des pièces de bois : les bordages à clin étaient reliés entre eux par un jeu de tenons et mortaises fixés par des chevilles de bois. On privilégiait le pin (*sonamu* 松) pour cette construction, mais il arrivait que d'autres essences soient utilisées pour les petites pièces comme les chevilles ou les cales. La solidité transversale de la coque était assurée par des baux disposés en plusieurs rangées et reliant les bordés entre eux.

*Figure 12 : Datation des épaves coréennes anciennes découvertes à ce jour
(compilée par l'auteur)*

³⁸⁴ L'épave de Naju, découverte sur une des berges du fleuve Yŏngsan en 2004, et pour laquelle seul un rapport de fouille très succinct a été produit (ce rapport est disponible en ligne sur le site de la Société archéologique coréenne (韓國考古學會). URL :

https://archaeology.or.kr:6036/?c=user&mcd=ksc0003&me=bbs_detail&idx=70286&cur_page=1&sParam=, consulté le 13/09/2019), n'était accompagnée d'aucun mobilier et n'a pas fait l'objet d'une datation carbone, aussi ne possède-t-on aucune datation précise à son sujet. Toutefois, la présence de bordages de bouchain en « L » suggère qu'elle date d'avant le XIII^e siècle.

³⁸⁵ Il existe un doute au sujet des épaves Anjwa (安佐船) et Penglai 3 (蓬萊三號船). Elles se situent d'un point de vue chronologique à la limite entre les deux dynasties, aussi est-il difficile de dire si elles ont été construites à la fin du Koryŏ ou au début du Chosŏn. Nous verrons toutefois plus bas qu'elles datent plus probablement du tout début du Chosŏn. Cf. *infra*, p. 638.

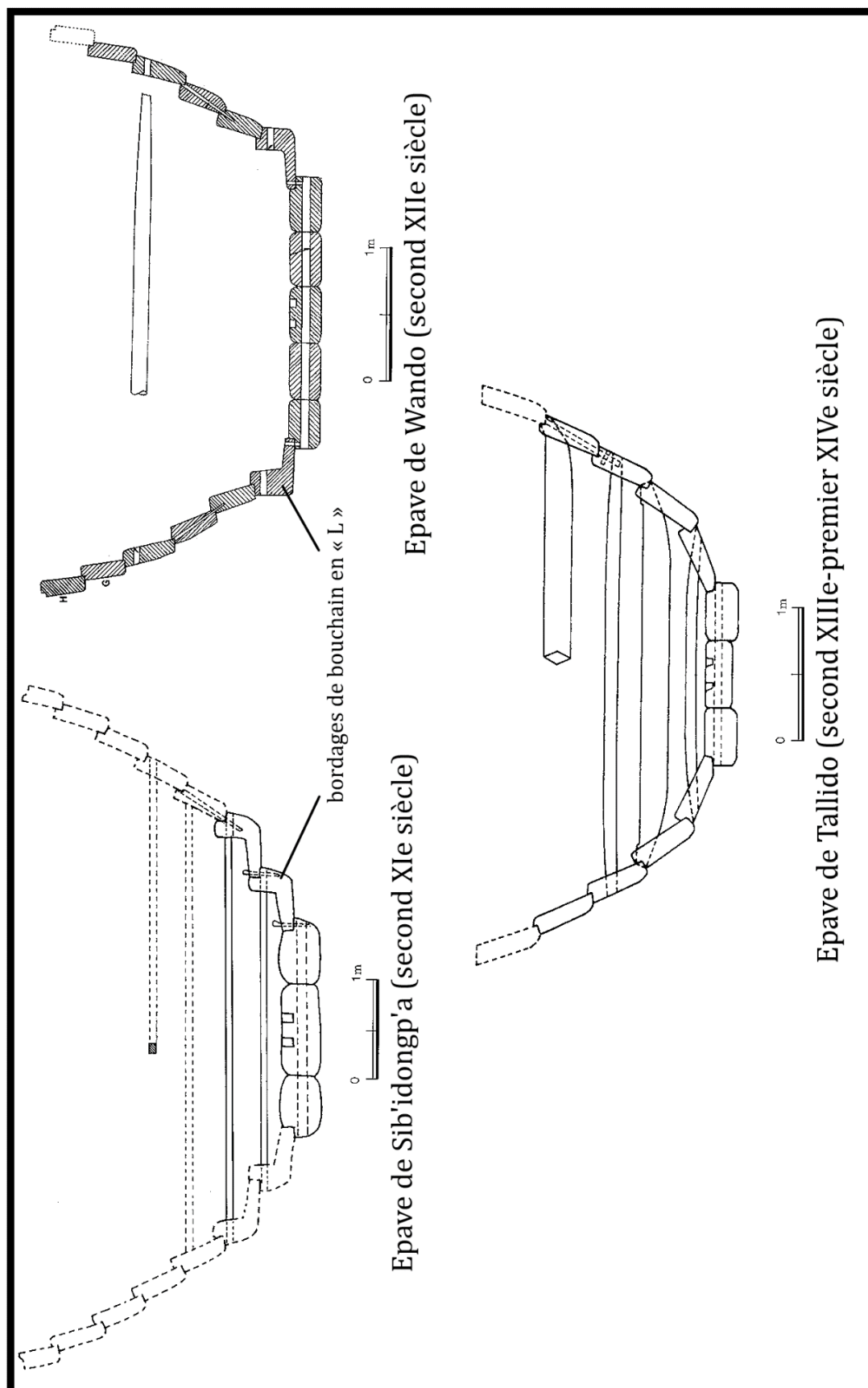


La grande particularité des navires coréens est qu'ils n'avaient pas de quille. En effet, toutes les épaves trouvées à ce jour présentent un fond plat, composé d'un nombre impair de rangées de planches, assemblées en trois, cinq ou sept virures³⁸⁶. Cette structure basique de la coque des navires coréens reste dans ses grands principes inchangée du début du Koryŏ³⁸⁷ jusqu'au début du XX^e siècle. On relève toutefois une évolution aux XII^e et XIII^e siècles, avec la disparition des bordages de bouchain en forme de « L » (*mangok chongt'ongjae* 만곡종통재) qui servaient de pièce intermédiaire entre les planches de la sole et les bordages. Sur le Sibidongp'ado (十二東波島船), épave datant de la seconde moitié du XI^e siècle, on trouve deux virures de ces bordages de bouchain, puis une seule virure sur toutes les épaves du XII^e siècle dont l'état de préservation est suffisamment bon pour en vérifier la présence. Ce type de bouchain en L est cependant totalement absent de toutes les épaves plus tardives, et ce dès le tout début du XIII^e siècle, comme en attestent les épaves Mado 1 (馬島 1 號船) et Mado 2 (馬島 2 號船). Ce type de bordage de bouchain semble donc disparaître au tournant du XIII^e siècle. Dès lors, les charpentiers assemblèrent directement les bordages aux planches de la sole.

³⁸⁶ La seule exception notable est l'épave de Taebudo 2 (大阜島 2 號船), datant de la fin du XII^e ou tout début du XIII^e siècle, et dont la sole est composée de quatre virures. Cf. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016.

³⁸⁷ Il se peut que son apparition remonte encore plus loin dans l'Antiquité, mais les données actuelles ne permettent pas de l'affirmer.

Figure 13 : Plan de coupe des coques des épaves de Sibidongp'a, Wando et Tallido (d'après MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2005)



De façon générale, le gréement des navires ne laisse qu'une faible empreinte archéologique. On sait toutefois que les navires coréens de l'époque du Koryŏ n'avaient qu'un seul mât fiché devant la rangée centrale de baux transversaux, et qui reposait directement sur la planche centrale de la sole du navire, sans emplanture. En témoignent les deux mortaises rectangulaires sur cette planche à l'emplacement où venait s'encasturer le pied du mât, présentes sur toutes les épaves excavées en Corée³⁸⁸. Les descriptions fournies par Xu Jing dans le *Gaoli Tujing* (1124) confirment que les navires du Koryŏ au début du XII^e siècle ne possédaient qu'un seul mât. Le *Gaoli Tujing* recèle par ailleurs une description du gréement des navires gouvernementaux (*kwansŏn* 官船) : « les voiles se composent de vingt bandes de tissus suspendues³⁸⁹. Sur un cinquième de leur longueur, elles sont laissées ouvertes et non cousues entre elles, de crainte qu'elles s'opposent à la force du vent³⁹⁰ », écrit Xu Jing. Il s'agit là d'une des rares indications que l'on possède au sujet du gréement des navires au Koryŏ. Aucun document de l'époque ne décrit les voiles des navires coréens, mais on trouve la mention dans les *Annales de Sejong*, à la date de 1446, du fait que les voiles des navires militaires et gouvernementaux étaient généralement confectionnées à partir de fibres d'*imperata cylindrica* (*moch'o* 茅草³⁹¹), une plante répandue dans toute l'Asie, poussant au bord des cours d'eau, et généralement utilisée pour les toitures en chaume. Une telle utilisation pour la voilure des navires n'est toutefois corroborée par aucun autre document, aussi convient-il de rester prudent quant à son utilisation réelle. Plus vraisemblablement, les voiles en tissu étaient confectionnées à partir de tissu de chanvre, la fibre la plus utilisée au Koryŏ, ou éventuellement en natte de bambou, comme c'était le cas en Chine.

Les épaves susmentionnées suggèrent que les caboteurs qui arpentaient les côtes sud et ouest de la péninsule à l'époque du Koryŏ avaient une longueur moyenne d'environ 13 mètres, les plus petits (le navire de Wando, XII^e siècle) mesurant seulement 9 mètres

³⁸⁸ La seule exception notable est le Taebudo 2 (大阜島 2 號船). La sole de celui-ci comprenant un nombre pair de planches, les deux mortaises servant à emboîter le pied du mât sont à cheval sur les deux planches centrales de la sole. Cf. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016.

³⁸⁹ Le *fu* (幅) est une unité de mesure pour la largeur d'une bande de tissu. À l'époque des Song, le *fu* était équivalent à 2 *chi* (尺) et 5 *fen* (分), soit environ 70 cm (SS : 175, 食貨上三). Or, si l'on en croit la description de Xu Jing, les navires du Koryŏ avaient des voiles de 20 *fu*, soit 14 mètres de large, ce qui paraît invraisemblable. La classe la plus répandue de jonques marchandes chinoises, plus grandes que la majeure partie des navires coréens, ne dépassait généralement pas les 10 mètres de large. Sans doute le terme de *fu* doit simplement être pris ici au sens de « bandes de tissu », cousues les unes avec les autres pour former la voile, mais dont la largeur est probablement bien inférieure au *fu* des Song.

³⁹⁰ 布帆二十餘幅垂下。五分之一。則散開而不合縫。恐與風勢相拒耳。(GLTJ : 33, 官船).

³⁹¹ CWS : 1446.9.9 [2].

de long, et les plus grands jusqu'à 17 mètres (navire d'Anjwa). D'après les recherches de Mun Kyōnggho, cette longueur moyenne correspondait à celle des navires de transport dits « *ch'omasōn*³⁹² » (Figure 14), qui étaient employés pour les convois de taxes des greniers provinciaux vers la capitale³⁹³, et pouvaient transporter jusqu'à un millier de *sōk* de céréales, soit l'équivalent d'un chargement de 50 tonnes de port en lourd (environ un tiers du chargement d'une jonque chinoise comme le Sin'an). Toutefois, le navire de Najū se démarque singulièrement par sa taille. En effet, la longueur reconstituée du navire est estimée à 32-42 mètres³⁹⁴, ce qui le place dans une toute autre catégorie que les autres épaves. La présence de bordages de bouchains en L suggère que l'épave date d'avant le XIII^e siècle. Aucune datation au radiocarbone n'ayant été réalisée à ce jour, on ne peut toutefois affirmer qu'il date de l'époque Koryō, et il n'est pas exclu qu'il date de la période antique. Ses dimensions se rapprochent cependant des grands navires de la flotte de Wang Kōn : lorsque celui-ci préparait sa troisième expédition contre Najū, il fit construire une centaine de nouveaux navires de guerre, parmi lesquels les plus grands mesuraient chacun « 16 *po* de long. Au-dessus était installé un étage et il était même possible d'y embarquer des chevaux³⁹⁵ ». Les dimensions de ces navires, de 16 *po* de long, soit environ 32 mètres, sont donc comparables à celles de l'épave de Najū³⁹⁶. Il est ainsi tout-à-fait envisageable que le navire de Najū soit l'épave d'un grand navire militaire du début du Koryō, sur le modèle de ceux qui furent développés par Wang Kōn au début du X^e siècle, voire même un des navires de cette flotte. Cela expliquerait ainsi ses dimensions, largement supérieures à la majorité des autres épaves découvertes dans les eaux coréennes. En 1224, un navire coréen dériva jusque sur les côtes de la province du Echigo (越後國) au Japon. Seuls quatre membres de son équipage étaient encore en vie. Compte tenu du fait que le navire renfermait à son bord des armes (arcs et sabres) et des objets en argent³⁹⁷, il s'agissait probablement d'un navire militaire. Or, il est rapporté que ce

³⁹² MUN Kyōnggho, 2014 : 173-175.

³⁹³ Cf. *infra*, p. 156.

³⁹⁴ Rapport de fouilles en ligne sur le site de la SOCIÉTÉ ARCHEOLOGIQUE COREENNE (韓國考古學會). URL : https://archaeology.or.kr:6036/?c=user&mcd=ksc0003&me=bbs_detail&idx=70286&cur_page=1&sParam=, consulté le 13/09/2019.

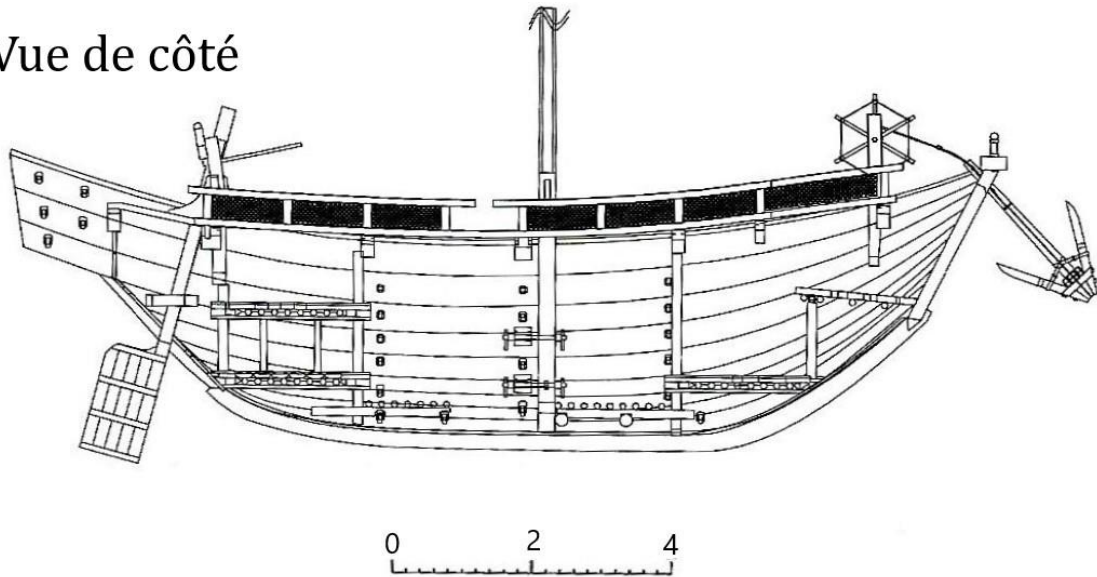
³⁹⁵ KRS : 1, 6a, « Introduction de T'aejo » (太祖總序) : 大船十數, 各方十六步, 上起樓檣, 可以馳馬.

³⁹⁶ 1 *po* (步) correspondait à 6 *ch'ōk* (尺), eux-mêmes équivalent à une longueur d'environ 33cm. Cela nous donne donc un total d'environ 32 mètres. Cf. rapport de fouilles en ligne sur le site de la SOCIÉTÉ ARCHEOLOGIQUE COREENNE, URL : https://archaeology.or.kr:6036/?c=user&mcd=ksc0003&me=bbs_detail&idx=70286&cur_page=1&sParam=, consulté le 13/09/2019.

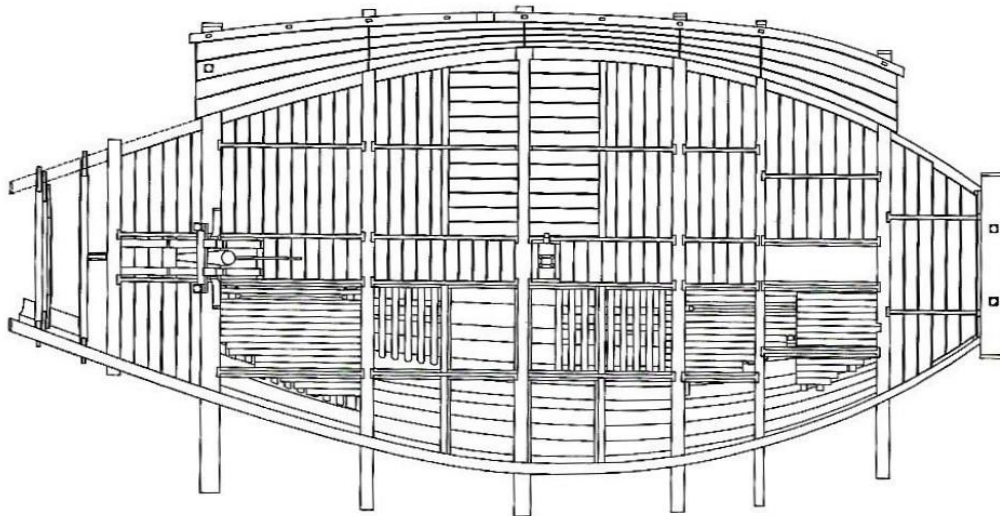
³⁹⁷ *Azuma Kagami* : 24, an 1 de l'ère Gennin 元仁 (1224), 2^e mois, 29^e jour.

Figure 14 : Reconstitution du Mado n°1 (coulé en 1208) (source : CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2015 : 118). Cette classe de navire correspondait selon toute vraisemblance aux navires de transports de taxes appelés ch'omasōn.

Vue de côté



Vue du dessus



navire mesurait plus de 10 *jō* (丈) de long, soit plus de 30 mètres, et qu'une « source » (*izumi* 泉 : terme pour décrire une citerne d'eau potable ?) avait été aménagée dans la cale³⁹⁸, ce qui ne manqua pas d'impressionner les Japonais qui ne construisaient pas de navires aussi imposants. L'ouvrage chinois *Kaiqing Siming xuzhi* 開慶四明續志 (Suite à la monographie de Siming de l'ère Kaiqing), daté de 1259, contient également une description succincte des navires militaires du Koryō, rédigée sur la base de témoignages de naufragés coréens : « les grands navires ont une large surface et mesurent trois *zhang*

³⁹⁸ *Hyakurenshō* : 13, an 1 de l'ère Gennin 元仁 (1224), 4^e mois, 11^e jour.

(丈) de long. Ils ont pour voiles ce qui s'apparente à des nattes tressées. Elles ne sont efficaces qu'en cas de plein vent arrière³⁹⁹ », rapporte la monographie. De ces quelques références, provenant de sources indépendantes et qui s'accordent toutes entre elles, nous pouvons déduire que les plus grands navires militaires du Koryŏ mesuraient généralement environ 30 mètres de long.

La question des qualités nautiques, et en particulier de l'adaptabilité de ce type de navires à la navigation hauturière, reste ouverte. Si les deux épaves coréennes de Penglai montrent que ces navires sans quille pouvaient traverser la mer Jaune jusqu'en Chine, nous ignorons s'ils suivirent la route entre la pointe du Shandong et le Hwanghae ou longèrent la côte du Liaodong pour y arriver. Nous possédons quelques indices quant au fait que durant l'Antiquité et jusqu'au début du Koryŏ, certains navires coréens se rendaient dans le Sud de la Chine, mais la route suivie, la fréquence de ces échanges, et même le type de navires employés ne sont guère renseignés dans les sources⁴⁰⁰. S'il apparaît que les marins coréens furent à l'avant-garde de la navigation hauturière sur navires à fonds plats⁴⁰¹, la fréquence des échanges maritimes avec le continent directement depuis le sud de la péninsule ne semble pas avoir été très élevée, et devint même quasi-inexistante à partir du XI^e siècle. Par conséquent, les navires coréens à fond plat ne fréquentaient guère que les côtes coréennes et éventuellement le Shandong et le Liaodong durant les XII^e-XIV^e siècles.

I.1.C.2 Une tradition navale distincte à Cheju

Notons qu'il existait une tradition navale distincte du reste de la péninsule coréenne dans l'île de Cheju, navires qui rendirent possibles l'activité des gens de Cheju à travers la mer de Chine orientale. Cette tradition navale n'est toutefois que très mal documentée, aussi est-il difficile d'en connaître la forme précise. Sans doute le premier document permettant d'en démontrer clairement l'existence est un passage des Annales du Chosŏn

³⁹⁹ 大船面闊三丈長亦如之狀如箕織席為帆便於正順風而已 (MEI Yingfa 梅應發 (?-?), *Kaiqing Siming xuzhi* 開慶四明續志 [Suite à la monographie de Siming de l'ère Kaiqing] : j.8, « On accueille et nourrit des gens du Koryŏ » 收養麗人).

⁴⁰⁰ Cf. *supra*, p. 93.

⁴⁰¹ KIMURA Jun, 2016 : 243.

daté de 1491. Cette année, le gouvernement fit construire trois navires pour en tester les qualités respectives, le premier un navire japonais⁴⁰², le second un navire de Cheju, et le troisième un navire de transport de taxes (*cho'unsŏn*). Il s'avéra que des trois, le navire japonais était celui qui possédait les meilleures qualités nautiques, suivi de celui de Cheju⁴⁰³. Il est donc clair qu'il existait au xv^e siècle une tradition navale à Cheju distincte de celle du reste de la péninsule. Encore à la fin du xviii^e siècle, le gouverneur du Chŏlla Sŏ Chŏngsu (徐鼎修 ; ?-?) rapportait qu'« en ce qui concerne la facilité de la traversée (depuis Cheju), les navires de l'île surpassent les navires du continent »⁴⁰⁴. La distinction ainsi tracée entre les « navires de l'île » et les « navires du continent » est révélatrice de cette tradition distincte à Cheju qui perdura durant toute l'époque Chosŏn. Sans doute faut-il comprendre ici que les navires de l'île étaient mieux adaptés à la navigation hauturière que leurs homologues du continent, construits pour naviguer les hauts-fonds le long des côtes sud et ouest de la péninsule. Ce type de navire endémique de Cheju est connu dans la tradition locale sous le nom de *tŏkp'anbae* (덕판배), et existait encore dans la première moitié du xx^e siècle. Leur nom viendrait du fait que la proue était équipée d'une pièce de charpente épaisse, appelée *tŏkp'an* (덕판), permettant de protéger la coque en cas de choc frontal avec l'un des nombreux récifs entourant l'île⁴⁰⁵. Toutefois les informations relatives à ces navires sont encore peu nombreuses, et il existe à l'heure actuelle bien peu de travaux concernant leur architecture.

Si les documents présentés ci-dessus sont bien plus tardifs que la période considérée ici, il semble malgré tout que cette tradition navale endémique de l'île remonte au moins au début du xi^e siècle, comme en témoigne le fait qu'en 1012 T'amna offrit à la cour du Koryŏ deux grands navires⁴⁰⁶. Si aucune description des navires en question ne nous est fournie, nous pouvons cependant supposer qu'il s'agissait de navires suffisamment bien bâtis pour valoir d'être présentés à la cour en tribut. En outre, le fait qu'ils soient qualifiés de « grands navires » dans les sources coréennes suggère qu'ils

⁴⁰² La construction navale japonaise au xv^e siècle diffère sensiblement de celle des époques précédentes. Cf. *infra*, « III.3.B.2 Les progrès de la construction navale japonaise ».

⁴⁰³ CWS : 1491.4.11 [1].

⁴⁰⁴ CWS : 1796.4.3 [1] (則涉海之便, 島船勝於陸船).

⁴⁰⁵ Informations tirées du site *Munhwa k'ont'ench'ŭ datk'ŏm* (문화콘텐츠닷컴), rubrique « *tŏkp'anbae* » (덕판배). URL :

http://www.culturecontent.com/content/contentView.do?search_div=CP_AGE&search_div_id=CP_AGE001&cp_code=cp0905&index_id=cp09051343&content_id=cp090513430001&search_left_menu=2

Consulté le 20/12/2019.

⁴⁰⁶ KRSCY : 3 (1012.8).

atteignaient des proportions importantes même à l'aune des bâtiments du Koryŏ. Comme nous l'avons expliqué plus haut, Wang Kŏn avait lui-même fait construire de « grands navires » au début du x^e siècle, qui dépassaient les 30 mètres de long. S'il ne peut être affirmé que les navires de Cheju atteignaient ces dimensions, ils dépassaient probablement les 15 mètres de long pour recevoir ainsi le qualificatif de « grand ». Notons d'ailleurs que lorsque le terme de « grand navire » (*taesŏn* 大船) apparaît dans le *Koryŏsa*, il est bien souvent accompagné du toponyme de T'amna/Cheju. Ainsi en 1058, le roi Munjong (文宗 ; r. 1046-1083) voulut faire construire avec du bois collecté à Cheju et à Yŏng'am (靈巖 ; prov. Chŏlla du Sud) un grand navire pour dépêcher une ambassade aux Song⁴⁰⁷. Si le projet fut avorté, il ressort clairement de cette affaire que Cheju possédait d'importantes ressources pour le bois de construction navale. À nouveau en 1274, lorsque les Yuan décidèrent de bâtir une flotte pour leur projet d'invasion du Japon ce fut d'abord au Chŏlla et à Cheju qu'incomba la tâche de construire les trois cents « grands navires » requis pour cette entreprise⁴⁰⁸. De fait, l'île possède quelques essences rares en Corée, telles que le camphrier⁴⁰⁹, un bois apprécié pour la construction navale tant en Chine qu'au Japon⁴¹⁰, mais que l'on ne trouve en Corée que dans quelques îles du sud, au premier rang desquelles figure bien sûr Cheju⁴¹¹. Ainsi, bien que l'on ne sache presque rien de l'architecture de ces navires, nous supposons que les gens de l'île profitaient de la présence de ces arbres, dont le tronc pouvait atteindre 2 mètres de large, pour construire des bâtiments de grande taille et surtout adaptés à l'hydrographie de l'île, différente du reste de la péninsule⁴¹². Par ailleurs, compte tenu du fait que leurs navires permettaient aux insulaires de pêcher en haute mer, de se rendre en Corée, en Chine, au Japon et aux Ryūkyū, nous pouvons timidement émettre l'hypothèse que les gens de Cheju ne construisaient pas des navires à fond plat à l'instar du reste de la Corée, mais plutôt des navires à quille, mieux adaptés à la navigation hauturière. Car même pour se rendre en Corée, les navires devaient franchir cinquante kilomètres de haute mer avant de pouvoir atteindre Ch'uja (楸子島), l'île la plus proche. Nul doute que cela aura conduit à l'élaboration de techniques de construction endémiques, mais dont la trace a aujourd'hui

⁴⁰⁷ KRSCY : 5 (1058.8).

⁴⁰⁸ KRS : 27, 43b-44a (1274.2.17).

⁴⁰⁹ KRS : 29, 42a (1283.1.8).

⁴¹⁰ CENTRE DE CONSERVATION DES VESTIGES MARITIMES DE MOKP'Ō, 1993 : 92-95 ; cf. *infra*, p. 110.

⁴¹¹ CENTRE DE CONSERVATION DES VESTIGES MARITIMES DE MOKP'Ō, 1993 : 93.

⁴¹² Les eaux de l'île sont plutôt profondes et les bancs de sable peu nombreux, mais on y trouve toutefois des récifs en de nombreux endroits, en rendant l'approche risquée (ENOMOTO Wataru, 2008 : 98).

été largement perdue. Il faut ainsi espérer que l'archéologie nautique vienne un jour combler notre ignorance à leur sujet.

I.1.C.3 Les pirogues à bordés du Japon

La construction navale au Japon était quant à elle bien différente de celle de son voisin coréen. Si à ce jour, aucune épave médiévale n'a encore été découverte au Japon⁴¹³, plusieurs épaves plus anciennes ont été mises au jour, datant pour la plupart de la préhistoire, quoique leur datation ne soit pas toujours clairement établie en raison de l'ancienneté de leur découverte et de leur malencontreuse destruction par la suite. En croisant ces quelques données archéologiques aux sources iconographiques, relativement abondantes pour les XII^e-XIV^e siècles, et aux quelques textes existants, il est possible de fournir une description des navires japonais du haut Moyen Âge.

Outre les esquifs de petite taille (*hashike* 舩), qui pouvaient servir de barque aux plus grands navires, il existait principalement deux types de navires aux époques Heian et Kamakura (IX^e - XIV^e siècles). Tous deux étaient construits sur la base d'une coque façonnée dans un grand tronc évidé, généralement de cryptomère (*sugi* 杉 en japonais), ou de camphrier (*kusu* 楠/樟) pour les plus grands navires. Cette coque était fermée aux deux extrémités par des éléments d'un seul tenant également façonnés dans un tronc évidé, mais taillés en biais de façon à former la proue et la poupe du navire. Ce type de coque, appelé « pirogue assemblée » (*fukuzai kuribune* 複材刳船) se retrouve sur toutes les épaves de navires anciens (préhistoriques) identifiés à ce jour, et évolua peu jusqu'au XIV^e siècle⁴¹⁴. La principale différence entre les navires préhistoriques et ceux du Moyen Âge est que pour ces derniers, la coque était généralement agrémentée d'une superstructure afin d'accroître les qualités nautiques du navire.

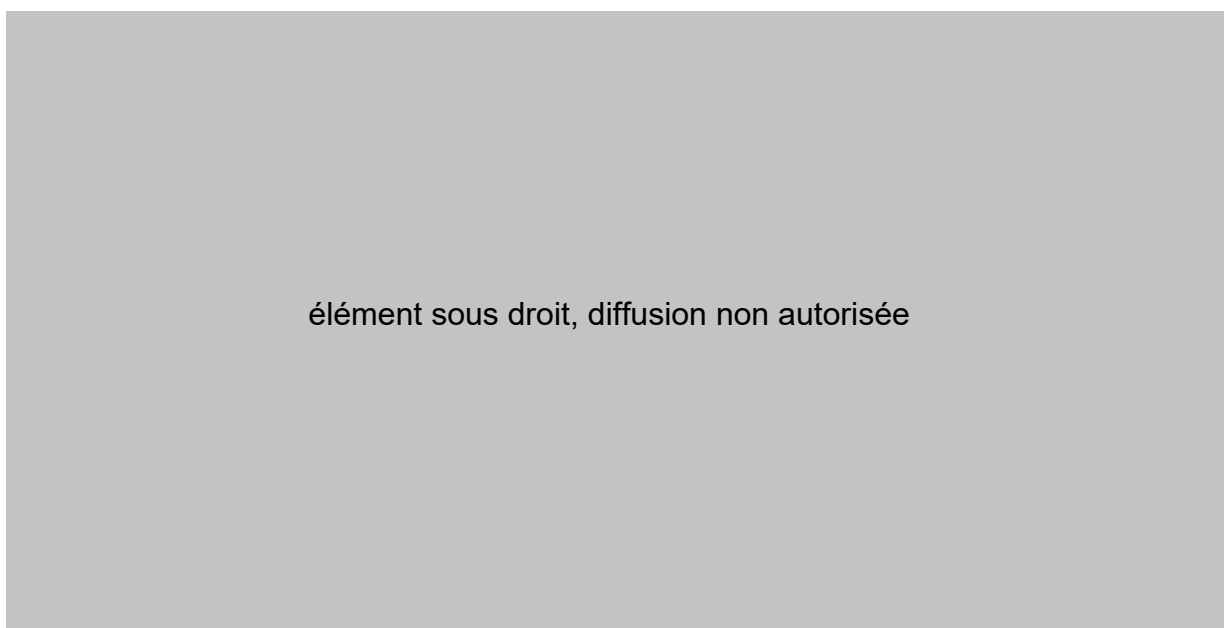
Le premier type de navire médiéval était appelé *hirada* (舩, aussi prononcé *hirata*). La coque en « pirogue assemblée » était légèrement rehaussée par une planche, appelée

⁴¹³ Nous pensons toutefois que l'épave du Chindo, trouvée en Corée du Sud, est un navire japonais du XIV^e siècle. Cf. PELADAN Damien, "A Reassessment of the Origin and Nature of the Chindo Ship : The First Ever Discovery of a Japanese Medieval Shipwreck ?" (à paraître).

⁴¹⁴ ISHII Kenji, 1983 : 9.

koberi (小縁), mais qui ne rajoutait que peu de tirant d'eau au navire et servait probablement davantage à protéger la coque, car contrairement à cette dernière elle pouvait aisément être remplacée lors de réparations du navire. Les *hirada* étaient généralement propulsés à la rame, et n'étaient utilisés que sur rivière, lac et lagune, ou éventuellement sur mer uniquement par temps calme, en raison de leur faible tirant d'eau⁴¹⁵.

Figure 15 : Représentation d'un *hirada* au XIV^e siècle, détail du rouleau peint Hōnen Shōnin *gyōjō ekotoba* (法然上人行状絵詞 ; vers 1310) (source : ADACHI Yūsuke, 1998)



La deuxième classe de navires était celle qui était généralement employée à la mer. Reposant également sur une coque en « pirogue assemblée », les bords étaient rehaussés par une ou deux rangées de bordages, appelés *uwadana* (上棚), qui permettaient d'augmenter le tirant d'eau et donc la capacité d'emport du navire. Sur cette structure était ajouté un pont, au milieu duquel était fixé un unique mât, rabattable lorsque l'on ne naviguait pas à la voile. Deux cabines étaient aménagées sur le pont, une petite au niveau de la poupe pour le timonier, et une plus grande derrière le mât pour le reste de l'équipage ou les passagers. Les bordages étaient renforcés par des baux, qui dépassaient de chaque bord du navire. Les extrémités de ces baux étaient reliées entre elles de façon à créer une *coursive* (*segai* せがい) de chaque côté du navire. Les historiens appellent ce type

⁴¹⁵ ISHII Kenji, 1983 : 30-33.

d'embarcation « navire à structure simple » (*junkōzōsen* 準構造船)⁴¹⁶, mais nous privilégieront pour notre part le terme de « pirogue à bordés », plus descriptif.

Les camphriers ayant tendance à se séparer en plusieurs branches après une dizaine de mètres, il arrivait que l'on assemble deux troncs bout à bout afin d'allonger le corps du navire, permettant ainsi à certains de dépasser les vingt mètres de longueur. Leur largeur était également limitée par le diamètre du tronc utilisé. Dans le meilleur des cas, le tronc d'un camphrier peut atteindre deux mètres de diamètre. L'ajout de bordés et du *segai* permettait ainsi d'élargir quelque peu le navire, mais de façon générale, ces embarcations étaient très effilées, avec un ratio largeur-longueur d'environ 1 à 10⁴¹⁷.

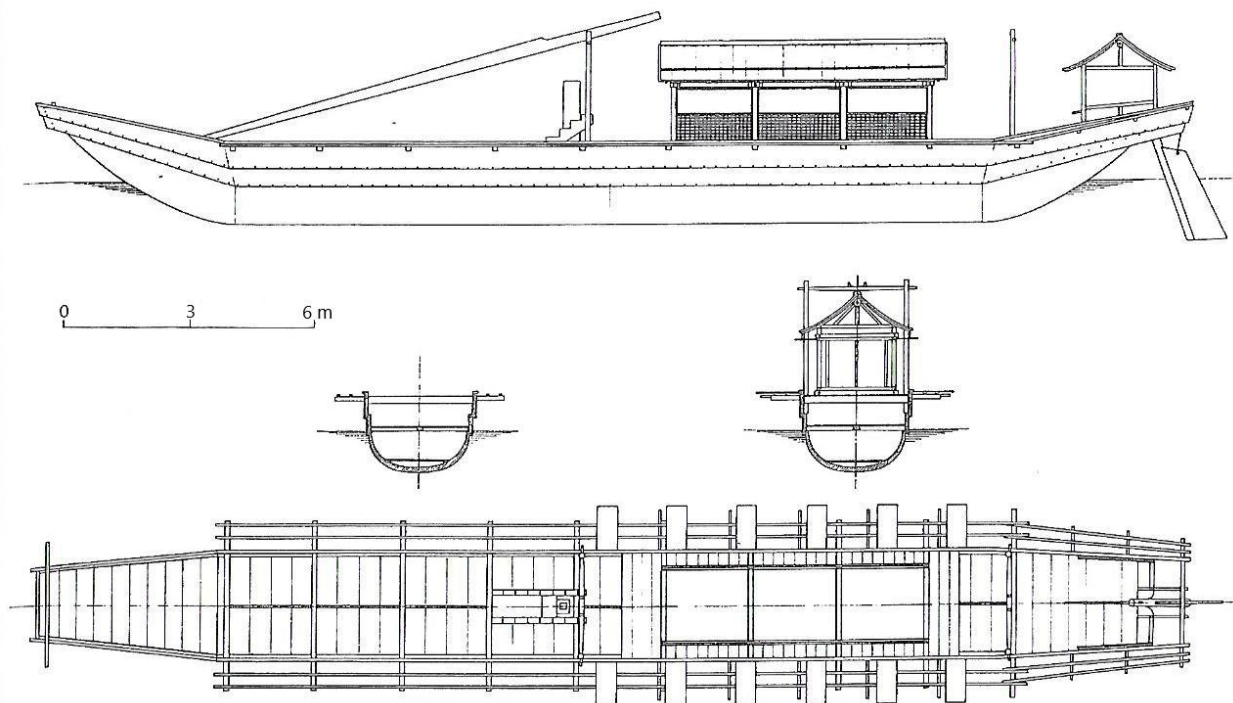
Figure 16 : Représentation d'une pirogue à bordés au XIII^e siècle, détail du rouleau peint Kitano Tenjin engi emaki (北野天神縁起絵巻 ; première moitié du XIII^e siècle) (source : ISHII Kenji, 1983)

élément sous droit, diffusion non autorisée

⁴¹⁶ ISHII Kenji, 1983 : 9-11 ; 30-40.

⁴¹⁷ ISHII Kenji, 1983 : 9-11 ; 30-40 ; ADACHI Yūsuke, 1998 : 19-28.

Figure 17 : Reconstitution d'une pirogue à bordés de l'époque de Kamakura (d'après ISHII Kenji, 1983 : 38).



Des navires aussi effilés présentaient un risque élevé de chavirement, et l'on ignore de quelle façon les marins japonais remédiaient concrètement à ce problème. Il a été spéculé qu'il était possible d'assembler deux coques ensemble pour faire des catamarans et ainsi améliorer la stabilité. Cette méthode était parfois employée pour le franchissement des rivières, notamment pour transporter certains pondéreux tels que les chevaux ou les palanquins. Une autre méthode potentielle consistait à attacher un faisceau de bambous sur chaque bord afin de stabiliser le navire⁴¹⁸. Toutefois, aucune des nombreuses représentations picturales à nous être parvenues ne laisse transparaître l'emploi de l'une ou l'autre de ces méthodes pour les navires de pleine mer, aussi semble-t-il que les marins japonais aient développé d'autres techniques pour remédier à ce problème.

Ces navires n'étaient généralement propulsés que par une seule voile, mais le rouleau illustré *Boki ekotoba* (慕帰絵詞 ; *Récit illustré de Boki*), datant de 1351 (donc au

⁴¹⁸ ISHII Kenji, 1983 : 12.

moment où débute la piraterie japonaise au Koryō) représente deux navires, un petit *hirada*, ainsi qu'une pirogue à bordés typique de l'époque Kamakura (Figure 18). Or, cette dernière utilise à l'avant une petite voile d'appoint, appelée *yaho* (弥帆, par opposition à la voile principale, *motoho* 本帆), et qui était sortie en cas de brise trop faible. Il s'agit de la représentation la plus ancienne que l'on possède de ce type de voile⁴¹⁹, qui se généralise ensuite à partir du xv^e siècle lorsque l'on commence à construire des navires de plus fort tonnage. Jusqu'à l'époque d'Edo, ces voiles étaient confectionnées en natte de paille de riz ou de jonc épars (*juncus effusus*, jap. *igusa* 藨草)⁴²⁰. Les documents iconographiques montrent par ailleurs que le mât principal était rabattable, et qu'en cas de mer calme ou lorsque l'on naviguait vent debout, les navires étaient propulsés à la rame. Les rameurs étaient répartis sur des bancs prévus à cet effet sur le *segai*, vers l'arrière du navire, permettant ce faisant de libérer l'espace central. Il semble que les plus grands navires pouvaient accueillir jusqu'à six rameurs sur chaque bord⁴²¹.

Le tonnage de ces navires augmenta au fil des siècles, probablement grâce à l'amélioration progressive de la superstructure, de sorte qu'à la fin de l'époque Kamakura, les plus grands portaient jusqu'à trois cents *koku* (équivalant grossièrement à 30 tonnes de chargement), et nécessitaient jusqu'à treize membres d'équipage (douze rameurs et un timonier)⁴²², auxquels pouvaient s'ajouter des passagers éventuels. La population du navire ne dépassait probablement que rarement la vingtaine de personnes, surtout dans le cas de longues traversées où toute une partie de l'espace était occupée par le bagage, les vivres et l'eau potable. La forme effilée de ces navires en faisait des embarcations rapides, mais la coque arrondie et la faible hauteur de bord, qui par mer grosse laissait les lames inonder le pont, étaient loin d'être idéales pour la navigation hauturière⁴²³. Aussi ces navires étaient-ils essentiellement employés pour le cabotage, et ne s'éloignaient guère des côtes⁴²⁴. Ce n'étaient donc pas eux qui assuraient le trafic entre Kyūshū et le sud de la Chine⁴²⁵, mais plutôt les jonques chinoises, bien plus spacieuses et surtout bien meilleures navigatrices.

⁴¹⁹ ADACHI Yūsuke, 1998 : 29-30.

⁴²⁰ ADACHI Yūsuke, 1998 : 24.

⁴²¹ ISHII Kenji, 1983 : 32.

⁴²² ISHII Kenji, 1983 : 34 ; FARRIS, William W., 2009 : 270.

⁴²³ ADACHI Yūsuke, 2015 : 259-260.

⁴²⁴ ISHII Kenji, 1983 : 36-37 ; ADACHI Yūsuke, 1998 : 28.

⁴²⁵ ISHII Kenji, 1983 : 17 ; 22.

Figure 18 : Détail du Boki Ekotoba (慕歸繪詞 ; 1351).

élément sous droit, diffusion non autorisée

I.1.C.4 Les jonques chinoises, maîtresses de la navigation hauturière

La construction navale chinoise, surtout à partir de l'époque des Song, avançait largement ses homologues est-asiatiques. Comme nous l'avons expliqué en introduction de cette étude, le Nord et le Sud de la Chine étaient connectés à deux bassins maritimes distincts, le Nord (allant du Liaodong jusqu'au Zhejiang) étant principalement intégré dans les réseaux économiques de la mer de Chine orientale, tandis que le Sud (principalement le Guangdong) faisait partie des réseaux d'échanges de la mer de Chine méridionale. Le Fujian était quant à lui une région charnière, à la confluence des deux bassins, une position avantageuse permettant aux marchands et marins de cette province d'assurer le relai entre les deux mers de Chine. Cette dichotomie entre mers de Chine orientale et méridionale a conduit à l'émergence de deux traditions navales distinctes. La première, dans le Sud, fut influencée par les grands navires d'Asie du Sud-est, dont

plusieurs exemples ont été découverts. Ces grands navires sont mentionnés dans plusieurs textes chinois du premier millénaire sous le nom de *kunlun bo* (崑崙船 ; « grands navires d'Asie du Sud-est »). Ils atteignaient des tailles remarquables, au point de pouvoir accommoder un millier de personnes pour une capacité de près de 600 tonnes. Encore au XVI^e siècle, les Portugais s'étonnaient de rencontrer dans les eaux de l'Insulinde des navires plus grands que leurs propres caravelles. Ils étaient caractérisés par une coque assemblée sans clous, cousue et liée à l'aide de fibres de palmier *arenga pinnata*, et employaient parfois des chevilles en bois pour consolider la jointure des bordages, une technique qui tendit à se répandre et à remplacer les jointures cousues au fil des siècles. La solidité transversale du navire était assurée par des membrures⁴²⁶. Il semble que ce type de coques liées était encore construit dans le Sud de la Chine au début de l'époque des Song⁴²⁷.

À l'inverse, la tradition navale endémique de la mer de Chine orientale se caractérisait par l'utilisation de clous en fer pour assembler la structure, et de cloisons internes servant à la fois à assurer la solidité transversale de la coque, mais aussi à aménager des compartiments étanches à l'intérieur de celle-ci afin de circonscrire toute voie d'eau à une seule partie de la coque. « Ainsi donc s'il advient d'aventure que la nef soit crevée en quelque endroit, soit qu'elle se cogne à un rocher, soit qu'une baleine, la frappant en cherchant sa nourriture, la crève (...) alors l'eau entre par le trou, et envahit la cale, qui n'est jamais occupée par aucune chose ; les nautoniers trouvent l'endroit où la nef est crevée ; le compartiment qui correspond à la voie d'eau, on le vide dans les autres, car l'eau ne peut passer de l'un à l'autre, tant ils sont solidement fermés ; alors, ils réparent le bateau et remettent en place les marchandises qu'ils avaient ôtées », rapporte Marco Polo⁴²⁸ dans la seconde moitié du XIII^e siècle. Cette structure reposant sur l'utilisation de cloisons internes est par ailleurs confirmée par le célèbre voyageur musulman Ibn Baṭṭūṭa (1304-1368) qui visita la Chine en 1347 sur une de ces grandes jonques⁴²⁹.

Ces caractéristiques de la tradition navale de la mer de Chine orientale se retrouvent déjà dans les embarcations fluviales des époques Sui et Tang excavées à ce jour, soit avant l'essor de la navigation hauturière à l'époque des Song, et furent ainsi d'abord

⁴²⁶ Pour une description détaillée de ces navires, voir MANGUIN, Pierre-Yves, 1993.

⁴²⁷ KIMURA Jun, 2016 : 218-219.

⁴²⁸ POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLIOT, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), 1980, rééd. 2004 : 393-394.

⁴²⁹ NEEDHAM, Joseph, 1971 : 469-470.

développées pour la navigation fluviale et côtière avant d'être adaptées à la navigation hauturière aux alentours du IX^e ou X^e siècle⁴³⁰. Les embarcations fluviales observées à ce jour sont par ailleurs toutes caractérisées par un fond plat, une caractéristique que l'on retrouve dans de nombreuses jonques des époques Song, Yuan et Ming qui croisaient dans les eaux entre la baie de Hangzhou et le golfe de Bohai, où les bancs de sable et hauts-fonds étaient nombreux. Comme pour les navires coréens, le fond plat permettait à ces navires de s'échouer sans risque, et de se dégager avec la marée montante⁴³¹. L'épave du Penglai 1 (*Penglai 1 hao* 蓬萊 1 号), découverte dans le port de Penglai (anciennement Dengzhou) au Shandong en 1984, illustre parfaitement cette tradition navale du nord de la Chine. Une portion de la coque mesurant 28,6 mètres sur 5,6 mètres a survécu (Figure 19⁴³²). Compte tenu de son contexte archéologique et du mobilier associé à l'épave, il est probable que le Penglai 1 était un navire militaire, dont la fonction première était de patrouiller le détroit entre le Liaodong et le Shandong⁴³³. Il représente probablement le type de navires militaires qui fut employé dans les eaux du Nord pour combattre les pirates chinois durant la première moitié du XIV^e siècle, puis, à partir de 1358, les flottes de pirates japonais qui visitaient de plus en plus fréquemment les côtes du Liaodong et du Shandong⁴³⁴.

Nous ne savons toutefois pas si ce genre de navires à fond plat fut utilisé en dehors des côtes chinoises avant le début des Ming. Lorsque les Yuan instituèrent leur système de convois de taxes par mer, ils eurent d'abord recours à deux tailles de navires, les petits permettant de charger trois cents *dan*, et les plus grands un millier. Il était en effet impératif d'employer des navires de faible tirant d'eau, à fond plat, pour naviguer le long de la côte nord-ouest du pays. Or, ces navires étaient peu manœuvrables, et avaient toutes les difficultés à passer des endroits périlleux, en particulier la pointe du Shandong, où nombre d'entre eux se perdaient. L'ouverture d'une route du large à partir de 1292 permit l'emploi de navires plus grands, avec un plus fort tirant d'eau, aussi certains de ces navires atteignirent-ils des dimensions colossales, avec une capacité de huit mille *dan*⁴³⁵. Contrairement aux premiers navires, ces derniers étaient probablement spécialisés dans

⁴³⁰ MANGUIN, Pierre-Yves, 1993 : 269 ; KIMURA Jun, 2016 : 48-49.

⁴³¹ KIMURA Jun, 2016 : 55-68.

⁴³² KIMURA Jun, 2016 : 186.

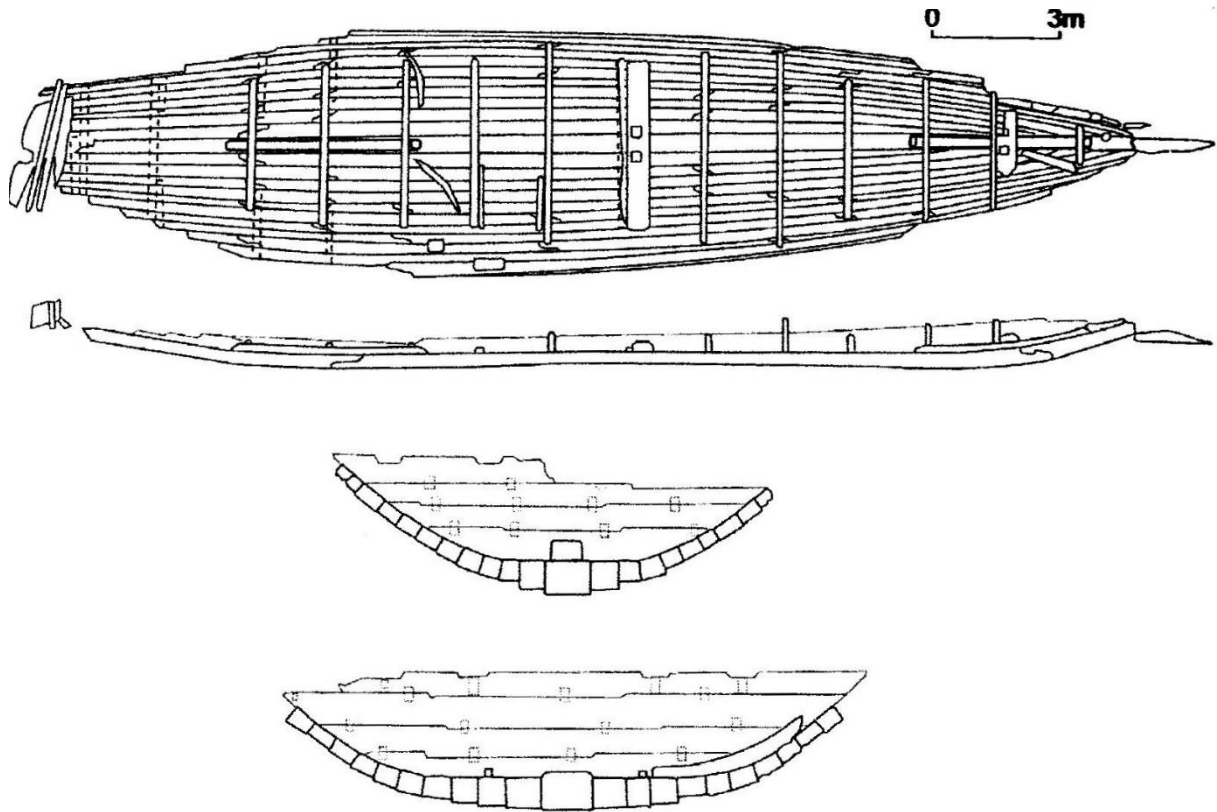
⁴³³ KIMURA Jun, 2016 : 188.

⁴³⁴ Cf. *infra*, p. 255.

⁴³⁵ LO Jung-pang, 1954 : 284.

la navigation hauturière, et possédaient probablement une coque non pas plate mais en forme de V.

Figure 19 : Schéma du Penglai n°1 (d'après KIMURA Jun, 2016 : 187)



En effet, la majeure partie des jonques employées pour la navigation hauturière possédaient une structure basée sur une quille, appelée *longgu* (龍骨 : « os du dragon », ou « colonne du dragon »). Xu Jing explique ainsi au sujet des navires marchands qui accompagnaient l'ambassade au Koryō de 1123 que « le haut est plat comme [le plateau d'] une balance et le bas est vertical tel une lame, un précieux atout pour briser les vagues en avançant⁴³⁶ ». La présence de cette quille permettait ainsi de franchir aisément la crête des vagues, atténuait le roulis, et améliorait également la manœuvrabilité du navire, permettant d'éviter plus aisément les écueils et les récifs⁴³⁷. En revanche, les marins

⁴³⁶ GLTJ : 34 (海道, 客舟) : 上平如衡, 下側如刃, 貴其可以破浪而行也. Ce texte est fréquemment cité pour illustrer la forme typique qu'adoptaient les navires hauturiers des époques Song et Yuan. Voir par exemple MORIHIRA Masahiko, 2013 : 30 ; YUAN Xiaochun, 2011 : 49.

⁴³⁷ NEEDHAM, Joseph, 1971 : 429 ; KIMURA Jun, 2016 : 56-57.

couraient de grands risques en cas d'échouage sur un banc de sable, le navire risquant de se couler si la marée se retirait sous lui⁴³⁸. Comme l'explique Xu Jing, « lorsque l'on navigue à la mer, on ne craint pas la profondeur [de l'eau], on craint seulement de s'échouer sur un haut-fond. Parce que le fond n'est pas plat, si la marée se retire, alors [le navire] penche et l'on ne peut le sauver »⁴³⁹.

Plusieurs épaves de ces jonques ont été découvertes et excavées. La première fut découverte en 1974 dans la baie de Quanzhou (泉州), au Fujian. Elle a été datée des années 1270 ou 1280, donc au moment de la transition des Song aux Yuan⁴⁴⁰. La partie de la coque ayant survécu mesure 24,2 mètres de long pour 9,15 mètres de large⁴⁴¹. Tout aussi impressionnante fut la découverte du Sin'an en Corée du Sud, navire qui voyageait de Qingyuan (Ningbo) à Hakata en 1323⁴⁴². Quelques 28,4 mètres sur 6,6 mètres de la coque ont survécu⁴⁴³, donnant une idée de la taille complète du bâtiment. Une autre trouvaille plus récente est l'épave de Nanhai 1 (*Nanhai 1 hao* 南海 I 号), datée du second XII^e siècle et découverte en 2007. Les travaux d'excavation sont toujours en cours, aussi possède-t-on encore peu d'informations à son sujet, mais son architecture et ses dimensions se rapprochent étroitement de celles des autres jonques hauturières susmentionnées. 22,15 mètres sur 9,9 mètres de la coque survivent⁴⁴⁴. Bien que quelques différences entre ces trois navires soient notables, ils présentent tous les caractéristiques fondamentales des jonques hauturières des époques des Song et Yuan : structure basée sur une quille, présence de cloisons internes, utilisation de clous en fer pour l'assemblage des planches, mâts multiples, etc. Ils fournissent ainsi une illustration concrète du type de navires privilégiés par les marchands chinois qui allaient et venaient entre la Chine, la Corée et le Japon.

⁴³⁸ KIMURA Jun, 2016 : 57.

⁴³⁹ GLTJ : 34 (海道, 客舟) : 海行, 不畏深, 惟懼淺闊. 以舟底不平. 若潮落則傾覆不可救.

⁴⁴⁰ Cette datation a été obtenue grâce aux céramiques et pièces de monnaie retrouvées à bord, dont la plus récente datait de 1271 (ZHENG Gaohua, 1987 : 76), et a été confirmée en 2008 par une datation au radiocarbone (KIMURA Jun, 2016 : 100-101).

⁴⁴¹ MUSEE PROVINCIAL DU FUJIAN SUR L'HISTOIRE DES ECHANGES INTERNATIONAUX DE QUANZHOU, 1987 : 55-56.

⁴⁴² Pour une explication de la signification du navire dans le cadre des échanges sino-japonais de la première moitié du XIV^e siècle, cf. *infra*, p. 188.

⁴⁴³ KIMURA Jun, 2016 : 107.

⁴⁴⁴ SUN Jian, 2016 : 412.

Figure 21 : Scéma des coques de l'épave de Quanzhou (en haut) et de Sin'an (en bas)
(d'après KIMURA Jun).

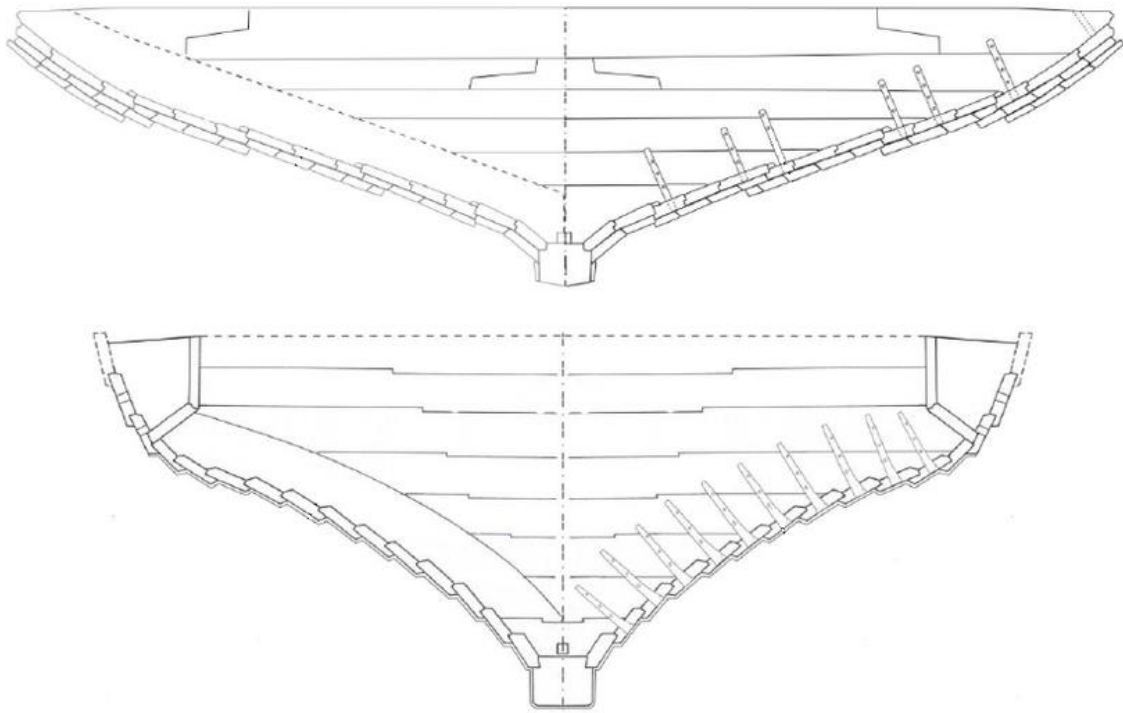
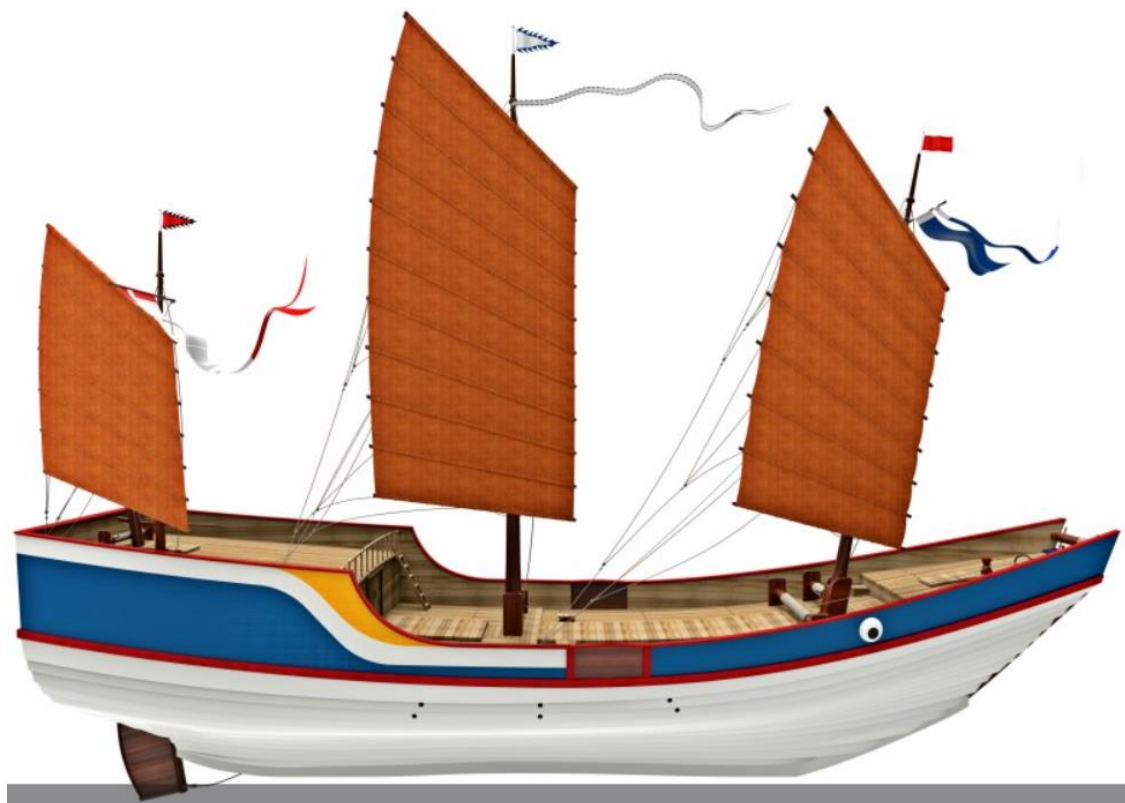


Figure 20 : Reconstitution 3D de la structure interne du navire de Sin'an (crédit :
CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME)



Figure 22 : Reconstitution 3D du Sin'an (crédit : CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME)



Cette tradition navale née en mer de Chine orientale tendit à se répandre peu à peu vers le Sud, notamment à partir de l'époque des Song. Les jonques du Fujian furent à cette époque de plus en plus nombreuses à voguer vers les côtes d'Asie du Sud-est et même de l'océan Indien, diffusant ainsi les techniques développées en mer de Chine orientale vers les ports du Sud de la Chine⁴⁴⁵. Marco Polo rapporte sans équivoque que les grandes jonques des marchands de « Çaiton » (Quanzhou), qui présentaient toutes les caractéristiques de la tradition de mer de Chine orientale, allaient et venaient en Inde⁴⁴⁶, un fait également confirmé par Ibn Battūta, qui affirme par ailleurs avoir visité en personne les chantiers navals de Guangzhou où de telles jonques étaient construites⁴⁴⁷. Il semble par ailleurs que cette tradition exerça une influence importante sur la construction navale en Asie du Sud-est, donnant lieu à une tradition hybride en mer de Chine méridionale. L'usage de cloisons internes ou encore de clous en fer conjointement aux chevilles de bois tendit ainsi à se répandre peu à peu sur les navires d'Asie du Sud-

⁴⁴⁵ KIMURA Jun, 2016 : 227-228.

⁴⁴⁶ POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLIOT, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), 1980, rééd. 2004 : 384-396.

⁴⁴⁷ NEEDHAM, Joseph, 1971 : 469-470.

est⁴⁴⁸. Pierre-Yves Manguin estime toutefois qu'il serait erroné d'imaginer que ce processus fut à sens unique : il est en effet concevable que lorsque les Chinois développèrent leurs grands navires hauturiers à l'époque des Song, ils adaptèrent certaines caractéristiques de la tradition d'Asie du Sud-est susmentionnée, notamment la coque en V reposant sur une quille ou encore l'utilisation de multiples mâts et voiles⁴⁴⁹.

Il est en tout cas certain qu'à partir de la période des Song, certains navires atteignirent des dimensions tout à fait remarquables. Les deux « navires divins » (*shenzhou* 神舟) qui portaient l'ambassade chinoise au Koryŏ en 1123 mesuraient, selon Xu Jing, près de 90 mètres de long pour 25 mètres de large⁴⁵⁰. Marco Polo ne donne aucune estimation quant à la longueur et largeur de ces jonques, mais signale que les plus grandes pouvaient bien porter entre cinq et six milles paniers de poivre⁴⁵¹. Par ailleurs, les plus grandes jonques employées pour le transport des taxes du Jiangnan à Dadu à l'époque des Yuan pouvaient atteindre les 8 000 *dan* (ou *hu*⁴⁵²). Estimer la capacité d'export de ces jonques est une question particulièrement épineuse pour laquelle il n'existe pas encore de réponse consensuelle, mais si l'on se base sur le *Mengxi Bitan* (夢溪筆談 ; *Discussions de pinceau depuis un petit ruisseau de rêve*) de Shen Kuo (沈括 ; 1031-1095), rédigé entre 1086 et 1093, un *hu* serait équivalent à un *dan*, et un *dan* (石) équivaldrait à 92,5 *jin* (斤) de l'époque⁴⁵³, soit environ 59,2 kg de chargement, ce qui donne un total d'environ 470 tonnes de port en lourd pour ces grandes jonques de 8 000 *dan*.

Il semble toutefois que la classe de navires la plus répandue, celle qui portait l'essentiel des échanges en mer de Chine orientale, était de taille plus modeste, quoiqu'imposante au regard des navires marchands du Japon et de la Corée décrits plus haut. Les navires marchands accompagnant l'ambassade au Koryŏ de 1123 mesuraient, selon Xu Jing, plus de 10 *zhang* (丈) de long (soit près de 30 mètres), 2,5 *zhang* (env. 7,5 mètres) de bord et 25 *cha* (尺) de large (env. 8 mètres⁴⁵⁴). Or, ces dimensions se

⁴⁴⁸ MANGUIN, Pierre-Yves, 1993 : 269-270.

⁴⁴⁹ MANGUIN, Pierre-Yves, 1993 : 272-273.

⁴⁵⁰ GLTJ : 34 (海道一, 客舟). Xu Jing ne donne pas directement les dimensions de ces « navires divins », mais signale simplement que leurs dimensions sont en tous points trois fois supérieures à celles des navires marchands (*kezhou* 客舟) qui accompagnaient l'ambassade.

⁴⁵¹ POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLLOT, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), 1980, rééd. 2004 : 394.

⁴⁵² Lo Jung-pang, 1954 : 284.

⁴⁵³ *Mengxi Bitan* : j. 3 : « De nos jours les gens estiment que le poids d'un *hu* de riz équivaut à un *dan*. Un *dan* est fixé dans la loi à 92 *jin* et demi » (今人乃以粳米一斛之重為一石。凡石者, 以九十二斤半為法), ce qui équivaut à environ 59,2 kg.

⁴⁵⁴ GLTJ : 34 (海道一, 客舟).

rapprochent fortement de celles du Quanzhou⁴⁵⁵, du Sin'an⁴⁵⁶ et du Nanhai 1⁴⁵⁷, signe de l'omniprésence de cette classe de jonques marchandes dans les mers de Chine⁴⁵⁸. Selon Xu Jing, les navires marchands accompagnant l'ambassade au Koryō avaient une capacité de deux mille *hu*⁴⁵⁹ (斛), ce qui correspondrait à une capacité de chargement d'environ 120 tonnes, toujours sur la base du *Mengxi Bitan*, datant de la même époque. La capacité de port en lourd du Sin'an et du Quanzhou, dont les dimensions étaient comparables à celles des jonques marchandes de Xu Jing, ont respectivement été évaluées à 140⁴⁶⁰ et 200 tonnes⁴⁶¹, mais ces estimations dépendent de la hauteur des œuvres mortes, qui n'ont pas été préservées par le temps et qu'il est donc délicat de reconstituer. Kimura Jun estime toutefois que les chercheurs chinois ont probablement surestimé la hauteur de bord du Quanzhou, et que par conséquent le chiffre avancé de 200 tonnes paraît peu réaliste⁴⁶². La capacité reconstituée du Sin'an semble ainsi plus proche de la réalité, mais aussi des dimensions avancées par Xu Jing. On peut donc estimer que la classe la plus répandue de jonques marchandes en Asie orientale possédait une capacité d'environ 120 à 200 tonnes de port en lourd.

La question du nombre de passagers est une autre question difficile à résoudre. Ibn Battūta rapporte que les navires les plus imposants, qui possédaient pas moins de douze voiles, pouvaient transporter jusqu'à mille personnes, dont six cents marins⁴⁶³, un chiffre qui paraît toutefois quelque peu exagéré au regard des informations fournies dans d'autres textes. Les grands « navires divins » décrits par Xu Jing en 1123 comptaient quelques cent quatre-vingts marins. Marco Polo évoque pour sa part des navires

⁴⁵⁵ Les archéologues chinois estiment que le navire reconstitué dépassait les 30 mètres de long et les 10,5 mètres de large, pour 5 mètres de bord avec un tirant d'eau d'environ 3,5 à 3,75 mètres. Cf. XI Longfei et HE Guowei, 1987 : 94. Pour Kimura Jun, la hauteur de bord du navire a probablement été surestimée. Cf. KIMURA Jun, 2016 : 76 ; 108.

⁴⁵⁶ Les reconstitutions du Sin'an suggèrent que le navire mesurait 34,8 mètres de long pour 11 mètres de large, et 3,75 mètres de bord (cf. CH'ŌE Sunhang, 2004 : 162-169 ; CHO Chinuk, 2017 : 207). La différence entre la hauteur de bord du Sin'an et celle des navires décrits dans le GLTJ pourrait s'expliquer par la dunette, qui mesurait près de 3 mètres de haut selon Xu Jing. Ainsi, si l'on fait exception de la dunette, les jonques de 1323 avaient une hauteur de bord d'environ 4,5 mètres.

⁴⁵⁷ Quoiqu'il soit encore trop tôt pour fournir une reconstitution précise du navire Nanhai 1, on sait que 22,15 mètres sur 9,9 mètres de la coque survivent, permettant ainsi de se faire une idée de la taille totale du navire, qui se rapproche du Quanzhou et du Sin'an (cf. SUN Jian, 2016 : 412).

⁴⁵⁸ MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE, 2005 : 51.

⁴⁵⁹ GLTJ : j. 34 (海道一, 客舟).

⁴⁶⁰ KIMURA Jun, 2016 : 107-108.

⁴⁶¹ CH'ŌE Sunhang, 2004 : 162-169 ; KIMURA, JUN, 2016 : 74-76.

⁴⁶² KIMURA Jun, 2016 : 76 ; 108.

⁴⁶³ NEEDHAM, Joseph, 1971 : 469-470.

comptant cent cinquante, deux cents, voire trois cents marins⁴⁶⁴. La classe de navires la plus répandue, celle du Sin'an ou du Quanzhou, était selon Xu Jing opérée par une soixantaine de marins⁴⁶⁵. Les comparaisons avec des navires anciens de taille similaire mentionnés dans les sources suggèrent également que cette classe de navires nécessitait l'emploi d'une cinquantaine de marins⁴⁶⁶. À ceux-ci se rajoutaient tous les passagers — marchands, moines ou autres voyageurs — du navire, dont le nombre n'est toutefois pas précisé dans le récit de Xu Jing. Le lettré de Hangzhou Wu Zimu (吳自牧 ; ?-?), contemporain de l'empereur Duzong (度宗 ; r. 1264-1274), rapporte dans son ouvrage *Mengliang lu* (夢梁錄 ; *Notes de Mengliang*) que les navires marchands du Zhejiang pouvaient être regroupés en trois grandes classes : les plus larges, d'une capacité de 5 000 *liao* (料), pouvaient emporter cinq à six cents passagers, tandis que les navires de classe moyenne, d'une capacité de 1000 à 2000 *liao*, pouvaient quant à eux transporter deux à trois cents passagers (la classe inférieure correspondait aux navires dont la taille ne dépassait pas les 1000 *liao*)⁴⁶⁷. Ce chiffre de 5000 *liao* n'est pas sans rappeler les chiffres avancés par Marco Polo, contemporain de Wu Zimu et qui estime que les nefs les plus grandes pouvaient porter cinq à six mille « paniers de poivre »⁴⁶⁸, une unité de mesure peut-être directement équivalente aux *liao* ou *hu* chinois. Si l'on estime que les unités de capacité mentionnées dans le *Gaoli tujing* et le *Mengliang lu* sont à peu près équivalentes, cela signifie que les navires marchands qui accompagnaient l'ambassade chinoise au Koryō en 1123 portaient chacun deux à trois cents passagers, parmi lesquels soixante marins. Il s'en suivrait donc que des navires de classe équivalente, tels que le Sin'an ou le Quanzhou, étaient eux aussi capables d'accueillir un nombre similaire de passagers. Il paraît toutefois douteux que ces deux navires aient pu porter à leur bord plus de deux cents personnes. On peut par exemple comparer ce chiffre avec le *Izumimaru* (和泉丸), navire ambassade dépêché par le shogunat de Muromachi en Chine en 1466 et qui portait cent cinquante passagers dont cinquante marins, pour une capacité d'environ 250 tonnes de port en lourd⁴⁶⁹, une taille supérieure aux jonques de la classe du Sin'an et du

⁴⁶⁴ POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLLOT, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), 1980, rééd. 2004 : 394.

⁴⁶⁵ GLTJ : j. 34 (海道一, 客舟).

⁴⁶⁶ CH'OE Sunhang, 2004 : 162-169 ; KIMURA, Jun, 2016 : 76 ; CHO Chinuk, 2017 : 207.

⁴⁶⁷ Wu Zimu, *Mengliang lu* : j. 12 (江海船艦).

⁴⁶⁸ POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLLOT, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), 1980, rééd. 2004 : 394.

⁴⁶⁹ ISHII Kenji, 1983 : 52. Pour une explication plus détaillée des navires japonais au XV^e siècle, cf. *infra*, « III.3.B.2 Les progrès de la construction navale japonaise ».

Quanzhou, pour un nombre de marins équivalent. De ce fait, le chiffre de deux à trois cents passagers semble peu réaliste pour ces derniers, mais il est toutefois probable qu'ils aient pu porter jusqu'à cent cinquante personnes, équipage compris.

Les jonques chinoises étaient réputées les plus spacieuses et confortables d'Asie orientale⁴⁷⁰. Selon les écrits de Xu Jing⁴⁷¹, Marco Polo⁴⁷² et Ibn Battūta⁴⁷³, elles possédaient un pont inférieur, au-dessus de la cale, dans lequel étaient aménagées des cabines, certaines occupées par les marins et leurs familles, et d'autres par les marchands et voyageurs ayant obtenu passage sur la jonque. Ibn Battūta rapporte même que les navires les plus grands avaient jusqu'à quatre ponts⁴⁷⁴, et Marco Polo explique que certains navires comptaient jusqu'à soixante cabines⁴⁷⁵, un chiffre qui semble toutefois quelque peu exagéré. Xu Jing mentionne également que ces navires pouvaient être équipés d'une dunette (appelée *qiaowu* 齋屋) atteignant un *zhang* (environ 3 mètres) de haut et à l'intérieur de laquelle était également aménagée une cabine à l'usage des dignitaires de l'ambassade⁴⁷⁶. Ce type de jonques marchandes fut également nolisé pour les besoins des marines militaires des Song du Sud et des Yuan lors d'opérations maritimes de grande ampleur⁴⁷⁷.

Le nombre de mâts pouvait varier d'un navire à l'autre, les navires les plus imposants en comptant parfois jusqu'à douze⁴⁷⁸, tandis que les navires de la classe du Sin'an et du Quanzhou en possédaient deux ou trois⁴⁷⁹. Le gréement était composé de deux types de voiles. Les premières, rectangulaires, étaient confectionnées en natte de bambou tressé. Résistantes, elles permettaient de naviguer au plus près du vent, mais présentaient toutefois l'inconvénient d'être trop rigides pour être aisément arriées ou entièrement pliées lorsqu'elles n'étaient pas utilisées. Elles furent, à partir du début du XII^e siècle, complétées par des voiles en coton, dressées au sommet du mât, et qui servaient d'appoint lorsque le vent était faible⁴⁸⁰. Ce n'est qu'à partir du début de l'époque Ming que

⁴⁷⁰ Lo Jung-pang, 2012 : 112.

⁴⁷¹ GLTJ : 34 (海道一, 客舟).

⁴⁷² POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLIOT, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), 1980, rééd. 2004 ; 393.

⁴⁷³ Cité dans NEEDHAM, Joseph, 1971 : 469-470.

⁴⁷⁴ Cité dans NEEDHAM, Joseph, 1971 : 469-470.

⁴⁷⁵ POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLIOT, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), 1980, rééd. 2004 : 393.

⁴⁷⁶ GLTJ : 34 (海道一, 客舟).

⁴⁷⁷ Lo Jung-pang, 2012 : 114 ; 149.

⁴⁷⁸ Voir à ce sujet le récit de Ibn Battūta daté de 1347, cité dans NEEDHAM, Joseph, 1971 : 469.

⁴⁷⁹ Seuls les socles des deux mâts qui reposaient directement sur le fond de la coque ont survécu dans les vestiges archéologiques. On ignore si un troisième mât était installé sur la dunette.

⁴⁸⁰ GLTJ : 34 (海道一, 客舟) ; Lo Jung-pang, 2012 : 117-118.

les voiles en coton supplantèrent presque universellement les voiles en natte⁴⁸¹. Le gréement des jonques chinoises en faisait de bien meilleures navigatrices que leurs homologues coréens et japonais. Les marins chinois étaient en effet capables de naviguer à la voile quelle que soit la direction du vent, à l'exception d'un vent debout⁴⁸², et étaient même capables de louvoyer pour remonter le vent⁴⁸³. Xu Jing rapporte que les navires de l'ambassade envoyée au Koryō en 1123 firent halte au large de l'île de Kagō (可居島⁴⁸⁴) pour passer la nuit⁴⁸⁵. Morihira émet l'hypothèse que ceux-ci mirent les navires à la cape, c'est-à-dire qu'ils orientèrent les voiles et le cap de façon à obtenir deux forces opposées qui maintenaient le navire sur place à la mer⁴⁸⁶. Il s'agit là de manœuvres très avancées pour l'époque, aussi ne peut-on complètement affirmer que cette technique était réellement employée, mais si tel était le cas, seuls les marins chinois en étaient capables. Par opposition, les navires japonais, par exemple, naviguaient bien souvent à la rame lorsque la direction du vent n'était pas optimale⁴⁸⁷.

Il n'est pas exagéré de dire que les jonques chinoises des époques Song et Yuan représentaient le fleuron de la technologie nautique en Asie orientale. Leur taille, la qualité de leur gréement, ou encore la forme avantageuse de leur quille, en faisaient le principal outil des échanges à travers la mer de Chine orientale, où les marins chinois devinrent à partir du XI^e siècle les maîtres incontestés de la navigation hauturière.

⁴⁸¹ Lo Jung-pang, 2012 : 118 ; Ibn Battūta mentionne également que les grandes jonques utilisaient encore des voiles en nattes de bambous tressés au milieu du XIV^e siècle. Cf. NEEDHAM, Joseph, 1971 : 469.

⁴⁸² GLTJ : 34 (海道一, 客舟) ; Lo Jung-pang, 2012 : 117-118.

⁴⁸³ Xu Jing décrit clairement cette manœuvre : « Le 25^e jour *ding-chou*, à l'heure du dragon, le brouillard se forma autour des quatre îles et un vent d'ouest gonfla les voiles. (Le navire) zigzagait tel un serpent, et suivant la force du vent, il allait très lentement. Les marins appellent cela un "vent frappant". » 二十五日丁丑辰刻, 四山霧合, 西風作張蓬, 委虫也曲折, 隨風之勢, 其行甚遲. 舟人, 謂之樞風. (GLTJ) : 34 (海道一, 沈家門).

⁴⁸⁴ Elle est désignée dans le récit de Xu Jing sous le nom de Jiajieshan (夾界山) dans le récit de Xu Jing.

⁴⁸⁵ GLTJ : 34, (海道二, 夾界山).

⁴⁸⁶ MORIHIRA Masahiko, 2013 : 113-114.

⁴⁸⁷ Le CHTB (j. 2, « navires japonais » 倭船) note par exemple qu'encore au XVI^e siècle, les voiles des navires japonais étaient centrées sur le mât (alors que les voiles chinoises étaient décalées), et ne pouvaient donc pas être orientées avec efficacité pour naviguer au plus près du vent. Les navires japonais ne pouvaient donc naviguer à la voile que par vent arrière. Le reste du temps, ils allaient à la rame. Bien que ce texte date du XVI^e siècle, cette pratique est probablement restée largement inchangée depuis l'introduction de la voile au Japon durant la préhistoire.

Chapitre 2 : La mer comme extension du territoire

À présent que nous avons présenté à notre lecteur le fonctionnement général des circulations maritimes en mer de Chine orientale, il est temps de nous intéresser aux différents systèmes politiques des pays qui la bordaient, et aux rapports que ces pouvoirs entretenaient avec cette mer. Le contrôle des espaces maritimes revêtait pour les États ou, dans le cas du Japon, les pouvoirs féodaux un enjeu essentiel. En temps de guerre, contrôler la mer signifiait bien souvent contrôler ses frontières et donc parer aux invasions extérieures. Détenir la suprématie maritime permettait de porter le combat directement sur les terres de l'ennemi et faire pression sur ses ressources économiques. En tant de paix, la mer permettait aux États de tirer d'importants bénéfices fiscaux, tant à travers les activités marchandes ou les industries maritimes telles que la pêche et le saunage, que grâce aux possibilités qu'elle offrait en termes de voies de communication et de transport efficaces qui facilitaient la gestion et la cohésion du territoire. La mer devenait donc, en ce sens, une extension de ce territoire, et devait être protégée et défendue des incursions ennemies ou des groupes agissant dans l'illégalité — la légalité étant bien entendue définie par les pouvoirs politiques eux-mêmes. Le présent chapitre vise ainsi à fournir au lecteur une explication générale du rapport de ces pouvoirs politiques à la mer de Chine, et d'exposer les grandes lignes de l'économie maritime pour chacun de ces pays. Elle sera aussi l'occasion d'évoquer les événements qui marquèrent l'histoire de cet espace maritime avant 1350, tels que les invasions mongoles en Corée et au Japon. Le lecteur se lamentera peut-être de l'absence des Ryūkyū dans ce chapitre, mais la situation politique de cet archipel étant très mal documentée jusque dans la seconde moitié du XIV^e siècle, nous avons choisi de n'aborder cette question que dans la troisième partie de cette étude⁴⁸⁸.

⁴⁸⁸ Cf. *infra*, « III.3.A. Un nouvel axe prospère : la route des Ryūkyū ».

I.2.A Quand la Chine devint une puissance maritime

En Chine, les dynasties Song et Yuan sont généralement considérées comme celles où les pouvoirs centraux portèrent la plus vive attention aux affaires de la mer, encourageant leur développement au point de faire de l'empire une véritable puissance maritime. Cette puissance maritime fut d'abord, à partir de l'époque des Song, une puissance commerciale, avant de devenir également une puissance militaire à partir de la fin des Song et surtout à l'époque des Yuan et début des Ming⁴⁸⁹. Cet essor de l'intérêt porté par le politique aux affaires maritimes conduisit à un rapide essor de l'activité des populations chinoises dans les mers de Chine, une évolution qui eut de profondes répercussions sur le fonctionnement des circulations maritimes.

I.2.A.1 L'avènement de la Chine comme puissance maritime à l'époque des Song

Pour la majeure partie de l'histoire chinoise, les pouvoirs centraux ne portaient une attention que très limitée au monde maritime. Du point de vue de la cour, le commerce maritime n'était guère plus qu'un moyen d'entretenir des relations avec l'étranger et d'acquérir les biens de luxe que le sol chinois ne produisait pas, mais ne constituait en aucun cas une activité que les pouvoirs publics devaient encourager, ni même une source de revenus fiscaux. Pour autant que les sources nous permettent d'en juger, jusqu'à la fin de l'époque des Tang (唐 ; 618-907), rares étaient les Chinois qui s'aventuraient en mer pour rechercher les moyens de leur subsistance. La plupart du commerce extérieur, dont l'ampleur restait relativement modeste, était principalement aux mains de marchands étrangers, les populations chinoises se montrant très passives dans ces échanges⁴⁹⁰.

Le x^e siècle représente un moment charnière dans l'évolution économique de la Chine. La chute des Tang s'accompagna d'une période d'interrègne où l'empire fut

⁴⁸⁹ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 460-462 ; 2018 : 189-190 ; NAKAJIMA Gakusho, 2017 : 808-809.

⁴⁹⁰ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 438-439.

politiquement morcelé entre une douzaine d'États régionaux contrôlés par des chefs de guerre en rivalité les uns avec les autres (période des Cinq Dynasties et Dix Royaumes 五代十國 ; 907-979). La plupart de ces souverains, pour financer leurs activités militaires et avoir accès aux ressources que leur sol ne produisait pas, cherchèrent à capitaliser sur leurs avantages respectifs en termes de ressources et de production industrielle : thé, sel, bois de construction, papier, cuivre, argent, textiles, etc.⁴⁹¹ Ces échanges s'effectuaient tant entre États chinois qu'avec l'étranger. Les États côtiers en particulier — le Wuyue (吳越 ; 907-978), le Min (閩 ; 909-945) et les Han du Sud (南漢 ; 917-971) — développèrent leurs échanges maritimes avec les pays d'Asie du Sud-est, les Khitan, le Koryō et le Japon. Le Sud de la Chine connut ainsi durant le x^e siècle une période de croissance économique stable, et ce en dépit des nombreux conflits armés⁴⁹².

Les politiques de stimulation de l'activité commerciale amorcées au x^e siècle se poursuivirent et furent même largement étendues par les Song après la réunification de la Chine sous leur égide en 979. Avec la pression constante des peuplades du nord, entre la dynastie tangut des Xixia (西夏 ; 1038-1227), la dynastie khitan des Liao (遼 ; 907-1125), supplantée en 1125 par la dynastie jurchen des Jin (金 ; 1115-1234), et enfin les Mongols à partir de 1234, les Song devaient maintenir une forte présence militaire sur leur frontière septentrionale. L'entretien de cette force défensive avait un coût élevé, que la cour peina souvent à assumer⁴⁹³. L'administration des Song cherchait ainsi en permanence de nouvelles ressources fiscales, parmi lesquelles les taxes commerciales apparurent bientôt comme une véritable planche de salut. Au début de la dynastie, la cour instaura plusieurs monopoles gouvernementaux sur certains produits tels que le sel, le thé et l'alcool, imitant ce faisant les pratiques en vigueur au cours des dynasties précédentes⁴⁹⁴. Le commerce maritime compta un temps au rang de ces monopoles d'État, la cour achetant directement, à prix fixe, les cargaisons des marchands étrangers (en particulier les épices et les remèdes) pour les revendre ensuite à Kaifeng (開封), la capitale des Song du Nord⁴⁹⁵. Ce système fut cependant abandonné — comme d'autres

⁴⁹¹ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 462-465 ; VON GLAHN, Richard, 2016 : 227-228.

⁴⁹² VON GLAHN, Richard, 2016 : 226-227 ; SCHOTTENHAMMER, Angela, 2015 : 18-22 ; 2018 : 195-196.

⁴⁹³ Au début des Song, les garnisons des Song sur la frontière septentrionale comptaient près de 400 000 hommes, un chiffre qui atteint les 1,4 millions d'hommes au milieu du XI^e siècle. Cf. VON GLAHN, Richard, 2016 : 229 ; SCHOTTENHAMMER, Angela, 2018 : 197.

⁴⁹⁴ VON GLAHN, Richard, 2016 : 230-232.

⁴⁹⁵ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 465-466.

monopoles d'État⁴⁹⁶ — à partir de 1090, et le commerce extérieur chinois fut entièrement libéralisé, l'État tirant les recettes fiscales des tarifs douaniers imposés sur les navires de marchands privés⁴⁹⁷.

Les échanges à l'époque des Song étaient régulés par les offices du commerce maritime (*shibosi* 市舶司). En tout, une dizaine furent implantés dans différents ports à divers moments au cours de la dynastie, les principaux étant Mingzhou (Ningbo), Quanzhou et Guangzhou⁴⁹⁸. Un office du commerce maritime avait la charge de superviser le commerce privé d'un port donné. Il inspectait les cargaisons et délivrait les passeports (*gongping* 公憑⁴⁹⁹) aux marchands qui s'apprêtaient à quitter les côtes du pays, accueillait les navires arrivant au port avant qu'ils n'aient le droit de commencer leur négoce, prélevait les taxes douanières (*choujie* 抽解), consistant généralement en une partie prédéfinie de la cargaison, puis achetait les marchandises faisant l'objet d'un monopole d'État (tel que le soufre) ainsi qu'une partie du reste de la cargaison en fonction des besoins de l'administration. Une fois ces formalités remplies, elle autorisait les marchands à écouler leur cargaison sur le marché intérieur⁵⁰⁰. Au XII^e siècle, le gouvernement tirait chaque année un à deux millions de *guan* (貫⁵⁰¹) de revenus fiscaux grâce aux offices du commerce maritime⁵⁰².

Cet intérêt porté par les Song aux affaires de la mer fut le résultat d'une longue évolution qui déplaça peu à peu le centre économique de l'empire des provinces agricoles de la plaine centrale vers les provinces maritimes du Jiangnan. Le vaste bassin agricole de la grande plaine, alors le cœur économique et politique de l'empire, fut dévasté par la rébellion d'An Lushan (安祿山 ; 703 ? - 757), de 755 à 763⁵⁰³. La détérioration progressive des canaux d'irrigation durant les siècles de conflits et les invasions de peuplades extérieures avaient peu à peu conduit à une réduction conséquente de la production

⁴⁹⁶ Le monopole gouvernemental sur le thé en particulier, difficile à appliquer et maintenir en raison du fait qu'il était cultivé par un grand nombre de petits producteurs, fut finalement abandonné en 1059. VON GLAHN, Richard, 2016 : 230.

⁴⁹⁷ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 466-467.

⁴⁹⁸ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 471-479 ; 2018 : 197-198.

⁴⁹⁹ On trouve également dans les sources le terme de *gongju* (公拋) et *gongyan* (公驗). À l'époque des Yuan, le terme *gongping* était employé pour les navires de petite taille, et le terme *gongyan* pour les grands navires, mais nous ignorons si cette distinction remonte à l'époque des Song (ENOMOTO Wataru, 2007 : 102).

⁵⁰⁰ ENOMOTO Wataru, 2007 : 51-53 ; SAEKI Kōji, 2010 : 141.

⁵⁰¹ Un *guan* est une ligature de mille sapèques.

⁵⁰² SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 487-488 ; VON GLAHN, Richard, 2016 : 270.

⁵⁰³ VON GLAHN, Richard, 2016 : 208.

agricole du septentrion, tandis que l'économie rizicole du Jiangnan suivit une trajectoire opposée. Déjà au IX^e siècle, certains commentateurs estimaient que les neuf dixièmes de la richesse du pays y était concentrés⁵⁰⁴. Résoudre l'épineux problème des disparités économiques entre le Nord et le Sud du pays devint du reste une des préoccupations majeure de la cour des Yuan après leur conquête du Sud en 1279, comme nous le verrons plus bas⁵⁰⁵. Un autre facteur, connexe au premier, fut le déplacement des centres politiques et démographiques du Nord vers le Sud, notamment lors des mouvements de populations induits par les conflits armés et les invasions de peuples nomades. Ce mouvement fut amorcé par les invasions des Jürchens qui en 1127 s'emparèrent de Kaifeng, et fondèrent une nouvelle dynastie, les Jin, avant d'être à leur tour subjugués par les Mongols au XIII^e siècle. Les Song furent contraints de déplacer leur capitale à Lin'an (林安 ; l'actuelle Hangzhou 杭州), sur la côte du Zhejiang, afin de se rapprocher des voies navigables et de conserver un accès aux provinces riches du Jiangnan. Ce déplacement de la capitale signifia que pour la première fois depuis la dynastie des Jin (晉 ; 266-420)⁵⁰⁶, le centre politique de l'empire se trouvait près des régions maritimes du Jiangnan⁵⁰⁷. Le repli des élites politiques s'accompagna d'une grande vague de réfugiés fuyant l'avancée des Jin, accentuant l'essor démographique du Jiangnan⁵⁰⁸. Ce déplacement des centres politiques, économiques et démographiques vers la côte sud-est de l'empire eut ainsi pour conséquence de résolument tourner, pour la première fois depuis des siècles, le regard des souverains chinois vers la mer, devenue à partir du début du XII^e siècle la planche de salut d'un empire sous pression constante, embrigadé dans un conflit qui dura de façon quasi-ininterrompue pendant un siècle et demi.

L'intérêt des autorités des Song pour les affaires maritimes alla donc encore croissant après la chute de Kaifeng et le repli de la cour à Hangzhou. L'économie marchande dans son ensemble continua à progresser dans l'empire jusqu'à toucher toutes les catégories de la société⁵⁰⁹. Cette marchandisation de l'économie de l'empire sous les Song s'accompagna d'un grand essor de la productivité économique, tant dans les

⁵⁰⁴ LO Jung-Pang, 2012 : 60-61 ; VON GLAHN, Richard, 2016 : 208.

⁵⁰⁵ Cf. *infra*, « I.2.A.3 La réorganisation des transports maritimes sous les Yuan ».

⁵⁰⁶ Les Jin élurent Nanjing comme capitale entre 317 et 420.

⁵⁰⁷ LO Jung-Pang, 2012 : 67-78.

⁵⁰⁸ Selon certaines estimations, la population du Jiangnan augmenta de près de 50% entre 1102 et 1223, contre 9% en moyenne pour le reste des provinces contrôlées par les Song du Sud. VON GLAHN, Richard, 2012 : 255.

⁵⁰⁹ VON GLAHN, Richard, 2016 : 270.

domaines agricoles qu'industriels. Les cultures vivrières permettaient de dégager un important surplus qui était écoulé sur les marchés ; les cultures commerciales telles que le thé, le sucre, le mûrier (pour la sériculture), l'indigo ou encore l'huile de tung (utilisé en construction navale) connurent une expansion sans précédent ; l'industrie, stimulée par le commerce, était également florissante : extraction minière (cuivre, fer, charbon, etc.), métallurgie, construction navale, fabrication de papier et imprimerie, industrie textile ou encore la production de céramiques. Certaines de ces industries étaient directement destinées à l'export, telles que les fabriques de céramiques implantées autour de Quanzhou. Les céramiques en vinrent même, à partir du XII^e siècle, à détrôner les soieries comme principal produit d'export chinois⁵¹⁰.

L'essor de l'économie marchande sous les Song fut facilitée par la circulation croissante de la monnaie, encouragée par la politique fiscale du début de la dynastie, qui percevait une partie importante des impôts et taxes sous forme de monnaie. Pour ce faire, il était indispensable que de vastes quantités de monnaie circule dans l'empire, aussi la cour s'attela-t-elle à faire battre de vastes quantités de pièces de bronze. À leur pic, vers 1080, les Song produisaient ainsi quelques six milliards de sapèques chaque année (le record absolu de toute l'histoire de la Chine impériale)⁵¹¹. La production de monnaie fut toutefois grandement ralentie au XII^e siècle en raison de l'épuisement des mines de cuivre, dont la production chuta de près de 90%. Pour faire face à cette pénurie de monnaie, le gouvernement encouragea l'utilisation d'un nouveau papier-monnaie (*huizi* 會子), introduit en 1161⁵¹², qui eut pour effet de réduire drastiquement l'emploi de la monnaie de bronze dans le pays, qui fut dès lors exportée en vastes quantités vers l'étranger et devint l'un des principaux exports de la Chine⁵¹³. Les autorités des Song ne manquèrent pas de s'alarmer de cette situation, mais en dépit des interdits maintes fois réitérés, le commerce clandestin de la monnaie chinoise, hautement profitable, ne cessa pas jusqu'à l'époque des Ming⁵¹⁴.

En dépit de ces quelques difficultés, la transformation économique de l'empire du Milieu sous les Song fit de la Chine le centre économique et le moteur des échanges

⁵¹⁰ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 493-501 ; VON GLAHN, Richard, 2016 : 242-248.

⁵¹¹ ŌTA Yukio, 2010 : 165-166 ; VON GLAHN, Richard, 2012 : 232-235.

⁵¹² Ce papier-monnaie fut géré avec prudence par les autorités durant les premières décennies, mais suite à la reprise des hostilités avec les Jin au début du XIII^e siècle, le gouvernement quadrupla le nombre de *huizi* en circulation, causant une forte dépréciation. VON GLAHN, Richard, 2012 : 262-264.

⁵¹³ ŌTA Yukio, 2010 : 169-170 ; VON GLAHN, Richard, 2012 : 262-264. Cf. *infra*, p. 155 ; p. 175.

⁵¹⁴ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 489-491.

maritimes des mers de Chine⁵¹⁵. Pour protéger ce commerce maritime, de plus en plus vital à l'économie du pays, les Song, et en particulier les Song du Sud, s'attelèrent à la construction d'une marine de guerre. En effet, si l'on place généralement le zénith de la puissance navale chinoise à l'époque des Yuan et début des Ming, les Song comprenaient déjà l'importance de posséder une solide force navale. Le fondateur de la dynastie, Zhao Kuangyin (趙匡胤 ; 927-976), connu sous le nom posthume d'empereur Taizu (太祖 ; r. 960-975) avait lui-même fait une habile utilisation de la marine lors de sa conquête de l'empire⁵¹⁶. Il faut dire qu'il était l'héritier d'une très longue tradition navale : la première constitution d'une force navale dans l'histoire chinoise est en effet attribuée au Roi Wu des Zhou (周武王 ; r. 1046-1043 av. J.-C.), mais c'est vers le VI^e siècle av. J.-C. que les combats navals commencèrent à augmenter en fréquence et en magnitude⁵¹⁷, et se poursuivirent tout au long de l'histoire chinoise. Ces marines de guerre furent même employées à plusieurs reprises dans les conflits extérieurs de la Chine, notamment contre la péninsule coréenne. Les Han (漢 ; 206 av. J.-C. - 220) construisirent par exemple une imposante flotte de guerre, opérée par près de deux cent mille hommes si l'on en croit le contemporain Sima Qian (司馬遷 ; 145-86 av. J.-C.)⁵¹⁸, et qui fut entre autres campagnes employée contre le royaume du Chosŏn Ancien (古朝鮮 ; ?-108 av. J.-C.) en 111 av. J.-C.⁵¹⁹. Plus tard, les Sui (隋 ; 581-618) parvinrent à unifier la Chine sous leur égide après s'être emparés de Nanjing en 589 grâce à leur marine, qu'ils dirigèrent ensuite contre l'état voisin du Koguryŏ (高句麗 ; 37 av. J.-C. - 668), implanté dans le nord de la péninsule coréenne⁵²⁰. Au VII^e siècle, le conflit faisait rage entre les trois royaumes coréens du Silla (

⁵¹⁵ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2018 : 198.

⁵¹⁶ LO Jung-Pang, 2012 : 56-57 ; SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 454-455 ; 2018 : 196.

⁵¹⁷ Durant la période des Printemps et des Automnes (春秋 ; 771 - 453 av. J.-C.), c'est l'État de Wu (吳 ; XI^e siècle - 473 av. J.-C.), dont le territoire correspond peu ou prou à l'actuelle province du Jiangsu, qui émergea comme la principale puissance maritime de la région au début du V^e siècle av. J.-C., avant d'être rattrapé et finalement défait et annexé par son voisin méridional du Yue (越 ; ?-306 av. J.-C.) en 473 av. J.-C., dont l'influence s'étendit désormais sur la majeure partie de la côte chinoise bordant la mer de Chine orientale, de la péninsule du Shandong au Fujian. C'est d'ailleurs en mer de Chine orientale que furent développées les premières armes et tactiques propres à la guerre navale (grappins pour l'abordage, tactique de l'éperonnement, etc.), avant d'être étendues à la Chine du Sud. Cf. LO Jung-Pang, 2012 : 25-30.

⁵¹⁸ Sima Qian (司馬遷), *Shiji* 史記 [Mémoires historiques] : j. 30, « Livres » (書), « Livre du Bureau des étalons » (平準書).

⁵¹⁹ *Shiji* : j. 115, « Biographies » (列傳), « Chaoxian » (朝鮮).

⁵²⁰ Malheureusement pour les Sui, lors de la première expédition en 598, le corps expéditionnaire, miné par la faim et les épidémies, dut faire demi-tour et une grande partie de la flotte se perdit dans une tempête (SGSG : 20, 598.2 ; 598.6). Les Sui n'abandonnèrent pas pour autant leur projet de soumettre le Koguryŏ, et en 612, ils lancèrent une nouvelle offensive par terre et par mer. Cette fois-ci, la flotte pénétra dans le fleuve Taedong, menant jusqu'à P'yŏngyang, alors capitale du royaume, mais en dépit de quelques succès initiaux,

新羅 ; 57 av. J.-C.-935), Paekche (百濟 ; 18 av. J.-C.-660) et Koguryō, et les relations des Tang avec le Paekche et le Koguryō s'étaient fortement détériorées depuis que ces royaumes avaient coupé l'accès des navires marchands chinois au Silla. En 645, les troupes chinoises, épaulées par une marine de guerre nouvellement construite, se lancèrent à l'assaut du Koguryō⁵²¹. Toutefois, cette expédition et la suivante en 648⁵²² se soldèrent par des échecs, et ce n'est qu'à partir des années 660 que la stratégie navale des Tang porta ses fruits dans le conflit contre la péninsule coréenne. Cette fois-ci, la Chine contourna cette fois-ci les défenses du Koguryō en traversant directement depuis la pointe du Shandong pour se porter directement sur les côtes du Paekche, dont les défenses tombèrent immédiatement⁵²³. La guerre dans la péninsule coréenne dura ainsi huit années, et se solda par la disparition du Paekche et du Koguryō en 668, le Silla étendant alors son emprise sur la majorité de la péninsule⁵²⁴.

Cependant, dans tous les conflits susmentionnés, la marine de guerre n'était généralement conçue que comme un outil subordonné aux troupes terrestres, permettant de transporter troupes et fournitures d'un point A à un point B, davantage que comme une force militaire à part entière⁵²⁵, et les combats navals, lorsqu'ils se produisaient, étaient principalement limités aux fleuves et estuaires⁵²⁶. Les marines de guerre étaient par ailleurs construites en prévision d'un conflit, et démantelées une fois le conflit terminé. Même la marine de l'empereur Taizu des Song ne fut pas non plus entretenue par ses successeurs, et l'expérience acquise lors de ses campagnes navales fut largement perdue⁵²⁷. Tout cela changea suite à la perte de Kaifeng, les Song entreprirent de reconstruire une vaste flotte de guerre entretenue de façon permanente, et non pas seulement en prévision d'un conflit particulier, et qui devait constituer un des piliers de la lutte armée contre les Jin. La cour ordonna ainsi que soient développés à cet effet de nouvelles armes (bombes incendiaires, canons, etc.) spécifiquement conçues pour le combat naval, et construisit de nouveaux navires de guerre, certains étant conçus pour la

elle ne parvint pas à opérer la jonction avec l'armée envoyée depuis le Liaodong, celle-ci n'ayant pas réussi à percer les défenses du Koguryō (SGSG : 20, 612.1 ; 612.2 ; 612.5 ; 612.6 ; 612.7). Une troisième tentative l'année suivante ne rencontra pas plus de succès (SGSG : 20, 613.4). Cf. Lo Jung-Pang, 2012 : 34-45.

⁵²¹ Lo Jung-Pang, 2012 : 48-52 ; SGSG : 5, 645.5 ; SGSG : 21, 645.

⁵²² SGSG : 21, 648.1.

⁵²³ KANG Pongnyong, 2009 : 38-39.

⁵²⁴ Cette guerre représente l'apogée de l'activité navale de la dynastie des Tang jusqu'à leur chute en 906. Cf. Lo Jung-Pang, 2012 : 52-56.

⁵²⁵ Lo Jung-Pang, 2012 : 57-58.

⁵²⁶ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2018 : 195-196.

⁵²⁷ Lo Jung-Pang, 2012 : 57-58 ; SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 454-455.

navigation hauturière⁵²⁸. Il faut dire que les Song avaient conçus à cette occasion un plan audacieux, à l'échelle de la mer de Chine orientale, et avaient demandé au Koryŏ d'installer dans la péninsule une base navale afin de prendre les Jin à revers. Malheureusement pour les Song, le Koryŏ, qui craignait bien davantage un conflit armé avec les Jin qu'un conflit diplomatique avec les Song, déclina, tout en mettant en garde les Chinois contre la puissance navale des Jürchens, qui n'étaient pas, de leur côté, ignorants des affaires maritimes, et qui depuis un siècle déjà lançaient des raids contre les côtes de la péninsule⁵²⁹. Les forces navales des Song jouèrent un rôle crucial dans le maintien d'une frontière avec la dynastie jürchen au niveau du Yangzi, où les Jin furent tenus en respect pendant un siècle⁵³⁰. Patrouillant le long des axes maritimes, la marine des Song du Sud surveillait les mouvements ennemis, protégeait les navires marchands des pirates, et combattait également la contrebande en inspectant les cales des navires⁵³¹. La mer devint ainsi aux XII^e – XIII^e siècles partie intégrante des stratégies politiques et militaires développées par la cour, posant les bases d'une hégémonie chinoise sur les mers de l'Asie orientale, qui se poursuivit jusque dans la première moitié du XV^e siècle⁵³². Les Mongols eux-mêmes, peuplade originaire des steppes d'Asie centrale, durent développer une marine capable de rivaliser avec celle des Song pour enfin assoir leur domination sur l'ensemble de la Chine.

I.2.A.2 La dynastie mongole des Yuan, une puissance maritime inattendue

Au XIII^e siècle, les Mongols, sous l'impulsion de Gengis Khan (1162-1227), étendirent en quelques décennies leur influence vers le Moyen Orient à l'ouest, et l'Asie orientale à l'est, plaçant sous leur domination de vastes étendues du continent eurasiatique. Leur arrivée en Asie orientale eut également d'importantes répercussions sur la mer de Chine orientale, bouleversant son équilibre. Affrontant la dynastie jürchen des Wanyan du

⁵²⁸ Lo Jung-Pang, 2012 : 129-135 ; SCHOTTENHAMMER, Angela, 2014 : 456-458.

⁵²⁹ SS : 487 (外國三, 高麗) (1128.6) ; KRSCY : 9 (1128.8) ; PAK Yongun, 2008 : 367-368.

⁵³⁰ Lo Jung-Pang, 2012 : 138-143.

⁵³¹ Lo Jung-Pang, 2012 : 182.

⁵³² Lo Jung-Pang, 2012 : 208 ; NAKAJIMA Gakusho, 2017 : 808-809 ; SCHOTTENHAMMER, Angela, 2018 : 202-205.

royaume des Jin, ils s'emparèrent de Yanjing (燕京 ; Beijing) en 1215, ville dont Kubilaï Khan (1215-1294), petit-fils de Gengis Khan, fit plus tard sa capitale principale, la rebaptisant alors Dadu (大都)⁵³³. En 1234, les armées mongoles renversèrent les Jin, et en vinrent ainsi à se confronter directement aux armées des Song. Mais en dépit de l'efficacité sur terre des armées mongoles, celles-ci ignoraient tout du milieu maritime, habituées aux grandes steppes centrasiatiques éloignées des côtes ⁵³⁴ . Cette méconnaissance du milieu maritime leur valut ainsi de nombreuses déconvenues, notamment au Koryŏ où ils furent longtemps tenus en échec par la stratégie maritime employée par la cour coréenne⁵³⁵, mais aussi en Chine, où ils se heurtèrent aux mêmes difficultés. Leur avancée fut en effet freinée pendant près de quarante années par le réseau défensif des Song le long des canaux et des fleuves entre le Huai (淮河) et le Yangzi⁵³⁶. Ce n'est qu'en 1259 que les Mongols firent pour la première fois usage de la marine en Chine. Les forces Mongoles, menées par Kubilaï, devaient traverser le Yangzi à Yangluobao (陽邏堡 ; au Hubei), alors que les Song leurs opposaient deux mille navires. Faisant usage de navires saisis dans les districts avoisinants, ils parvinrent à traverser le fleuve ⁵³⁷. Il fallut toutefois attendre la fin des années 1260 pour que les Mongols commencent à pénétrer les défenses des Song, notamment grâce à leur habile emploi d'une flottille de guerre sur la rivière Han (漢江 ; un affluent du Yangzi au Hubei). En 1270, Kubilaï prit la décision de construire une véritable marine, forte de cinq mille bâtiments, et d'entraîner 70 000 hommes aux techniques du combat naval⁵³⁸. Les Song tentèrent bien de mettre à profit leur propre puissance maritime en lançant une contre-attaque au Shandong, mais celle-ci se solda par un échec pour la marine chinoise⁵³⁹. En 1275, la nouvelle marine des Yuan⁵⁴⁰ parvint à forcer l'accès au Yangzi, où ils s'emparèrent de deux-milles navires de la marine des Song, et l'année suivante, Hangzhou et le Zhejiang tombèrent aux mains des Yuan⁵⁴¹. Les combats se prolongèrent encore dans les provinces du Sud pendant quelques années, jusqu'à la bataille navale de Yaishan (厓山 ; actuelle ville

⁵³³ Lo Jung-Pang, 2012 : 213.

⁵³⁴ Lo Jung-Pang, 2012 : 211-212.

⁵³⁵ Cf. *infra*, « I.2.B.2 L'irruption du pouvoir mongol au Koryŏ ».

⁵³⁶ Lo Jung-Pang, 2012 : 211.

⁵³⁷ Lo Jung-Pang, 2012 : 212.

⁵³⁸ YS : 7, 1270.3.19 ; NAKAJIMA Gakusho, 2017 : 810-811.

⁵³⁹ Lo Jung-Pang, 2012 : 214-216.

⁵⁴⁰ Kubilai avait adopté le nom dynastique des Yuan en 1271.

⁵⁴¹ Lo Jung-Pang, 2012 : 220-227.

de Jiangmen 江門市, au Guangdong) en 1279, où la marine des Yuan écrasa les dernières résistances des Song, une force de sept cents navires portant 200 000 militaires et civils⁵⁴². Les Yuan récupérèrent ainsi la marine des Song, qui vint gonfler les rangs de sa propre marine de guerre, faisant de la dynastie mongole non seulement l'une des plus grandes puissances du continent eurasiatique, mais aussi une des plus grandes puissances maritimes de leur temps⁵⁴³.

À la différence des Song, qui destinèrent leur marine de guerre à un usage défensif, les Yuan, eux, l'utilisèrent comme un outil offensif pour étendre leur hégémonie en Asie. Le premier pays ainsi visé fut le Japon, que les Yuan tentèrent d'envahir à deux reprises. La première invasion se déroula en 1274, avant la chute finale des Song. Plusieurs ambassades avaient déjà été dépêchées dans les années 1260 (la première en 1266 ne parvint même pas à traverser le détroit de Tsushima), mais restèrent sans réponse des Japonais⁵⁴⁴. Dès 1267, Kubilaï ordonna à la cour du Koryŏ de construire une flotte d'un millier de grands navires, mais il n'était alors pas encore clair si le but était de lancer une attaque contre le Japon ou les Song du Sud. Finalement, la première expédition fut lancée en 1274 du port de Happ'o (合浦), sur le rivage sud de la péninsule coréenne⁵⁴⁵. Cette première expédition comptait neuf cents navires, dont trois cents grands navires de transport, une flottille de trois cents petits navires destinés à assurer le ravitaillement en eau et trois cents autres pour servir de barges de débarquement⁵⁴⁶, le tout opéré par six mille sept cents marins coréens, transportant vingt-cinq mille soldats mongols et de la Chine septentrionale ainsi que huit mille soldats coréens⁵⁴⁷. La flotte appareilla de Happ'o le 3^e jour du 10^e mois 1274, arriva le même jour à Tsushima (对馬) où elle passa quelques jours avant d'avancer à Iki (壹岐), et une semaine plus tard pénétra dans la baie de Hakata, lançant plusieurs attaques le long de la côte. Mais après une seule journée de combats, l'armée d'invasion décida curieusement de réembarquer et se replia sur les côtes du Koryŏ⁵⁴⁸. Kubilaï fut évidemment fortement contrarié par cet échec, mais ses généraux,

⁵⁴² LO Jung-Pang, 2012 : 237-245 ; NAKAJIMA Gakusho, 2017 : 811-814.

⁵⁴³ NAKAJIMA Gakusho, 2017 : 808.

⁵⁴⁴ AMINO Yoshihiko, 2001 : 191-194.

⁵⁴⁵ Actuelle ville de Ch'angwŏn (昌原市), Kyŏngsang du Sud.

⁵⁴⁶ Du moins sur le papier, car on ignore si le Koryŏ parvint à construire la totalité de cette flotte (HATTORI Hideo, 2017 : 28-38).

⁵⁴⁷ HATTORI Hideo, 2017 : 22-25.

⁵⁴⁸ KRS : 28, 3a (1274.10.3). Si plusieurs textes médiévaux parlent d'une tempête qui endommagea la flotte et l'obligea à se retirer, les historiens ont aujourd'hui tendance à remettre en cause cette version des faits (AMINO Yoshihiko, 2001 : 292-294). En effet, si les sources mentionnent bien de la pluie et du vent, les

de retour de campagne, lui assurèrent qu'une nouvelle expédition permettrait à coup sûr de soumettre le Japon⁵⁴⁹. La guerre contre les Song accaparant pour l'heure tous ses efforts, cette seconde expédition dut attendre que la Chine soit conquise.

La conquête achevée, Kubilaï tourna à nouveau son regard vers l'archipel japonais, disposant cette fois des immenses ressources navales de la Chine du Sud. La seconde expédition, lancée en 1281, fut sans commune mesure avec la précédente. De fait, il s'agissait sans nul doute de la plus grande campagne amphibie jamais réalisée jusqu'alors⁵⁵⁰. Le plan était d'attaquer le Japon depuis deux directions, une première flotte traversant à nouveau le détroit de Corée, tandis qu'une seconde devait arriver du Jiangnan via la mer de Chine, en suivant la route entre les Zhoushan et les Gotō. Les armées devaient ainsi partir à la même période et opérer la jonction sur le rivage nord de Kyūshū. La flotte de la Route orientale appareilla des côtes coréennes le 3^e jour du 5^e mois de 1281, s'emparant d'abord de Tsushima et Iki, puis débarquant à Shikanoshima (志賀島), au nord-est de la baie de Hakata, où le gros des troupes resta jusqu'à la fin de la campagne. Un contingent fut toutefois envoyé vers la province de Nagato (長門), sur la pointe occidentale de l'île de Honshū, tandis qu'un autre fit voile vers l'ouest pour tenter de prendre contact avec la flotte du Jiangnan⁵⁵¹. Celle-ci appareilla bien plus tard que la flotte de la route orientale, quittant les côtes de l'archipel des Zhoushan au 18^e jour du 6^e mois. Elle fit halte une fois sur l'île de Cheju (濟州島) avant d'atteindre les côtes japonaises au niveau des îles de Ojika (小値賀島) et Uku (宇久島), au nord des Gotō, et de là, avança vers Hirado (平戸) et la côte nord de Kyūshū. La jonction fut faite avec le groupe dépêché par l'armée de la route orientale au niveau de l'île de Takashima (鷹島 ; au Hizen), où le 1^{er} jour du 7^e mois intercalaire, la flotte fut surprise par un typhon, qui en détruisit ou

conditions climatiques ne semblent pas avoir joué un rôle aussi décisif qu'en 1281. Il semble davantage que ce soit la profonde mésentente entre le général mongol Hindu (忻都 ; ?-?) et le général coréen Kim Panggyōng (金方慶 ; 1212-1300) qui motiva ce retour anticipé (AMINO Yoshihiko, 2001 : 216-219).

⁵⁴⁹ LO Jung-Pang, 2012 : 258.

⁵⁵⁰ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2018 : 201-202. Les chiffres varient quant à l'ampleur réelle de cette armée. On possède des chiffres relativement fiables pour la partie coréenne de l'armée orientale (neuf mille neuf cent soixante soldats et dix-sept mille deux cent neuf marins coréens, auxquels il faut ajouter les troupes mongoles et chinoises, soit un total de quarante mille hommes, selon le *Yuanshi* (YS : 154, « Biographie de Jun Qi » 俊奇傳), les chiffres concernant l'armée du Jiangnan varient fortement d'une source à l'autre, certaines parlant de sept mille grands navires portant quelques deux cent mille hommes, un chiffre probablement largement exagéré (HATTORI Hideo, 2017 : 78). Le *Yuanshi* et le *Koryōsa* évoquent quant à eux le chiffre de cent mille hommes, et le *Koryōsa* avance un nombre de 3500 navires (YS : 154, « Biographie de Jun Qi » 俊奇傳 ; KRS : 29, 33b, 1281.6.8).

⁵⁵¹ LO Jung-Pang, 2012 : 260-268.

endommagea la majeure partie. Quelques jours plus tard, l'armée stationnée à Shikanoshima, démoralisée par la tournure des événements, fut aussi défaite par les troupes japonaises, et les survivants se retirèrent sur les côtes coréennes. La campagne s'acheva ainsi dans le désastre le plus complet au début du 7^e mois intercalaire, trois mois après son déclenchement⁵⁵².

En dépit de ce sévère revers, Kubilaï n'abandonna pas son projet de soumettre le Japon. Dès l'année suivante, il ordonna à nouveau la construction d'une nouvelle flotte d'invasion⁵⁵³. En 1283, la cour débattit de la faisabilité d'une troisième expédition, mais l'empire était exsangue après des années de guerre, aussi fut-il impossible de réunir les hommes et les moyens dans l'immédiat, et le projet fut ajourné⁵⁵⁴. Si les Mongols ne lancèrent plus d'attaque contre le Japon après 1281, le projet d'une troisième expédition ne fut véritablement abandonné qu'à la mort de Kubilaï, en 1294⁵⁵⁵. Dès lors, les forces politiques opposées à l'envoi d'une nouvelle expédition prirent l'ascendant à la cour impériale, et le nouvel empereur Temür Khan (r. 1294-1307) privilégia en 1299 la voie diplomatique, dépêchant au Japon le moine Yishan Yining (一山一寧 ; 1247-1317) pour tenter de ramener le Japon dans sa sphère d'influence. Si cette tentative s'avéra infructueuse, les relations entre les deux pays furent néanmoins apaisées, et le projet d'une nouvelle expédition contre le Japon ne fut plus jamais abordé à la cour des Yuan⁵⁵⁶.

⁵⁵² HATTORI Hideo, 2017 : 51. Si certains textes affirment que la totalité de l'armée du Jiangnan fut balayée à Takashima (KRS : 29, 33b, 1281.6.8), d'autres mentionnent le fait que des officiers rentrèrent en Chine avec leur escadre comptant une centaine de navires (HATTORI Hideo, 2017 : 110-111), aussi le désastre ne fut-il pas complet. Il est toutefois clair que les pertes furent colossales pour l'armée sino-mongole. Selon le témoignage d'un rescapé chinois originaire de Mingzhou (Ningbo) qui parvint l'année suivante à regagner les côtes coréennes, entre 130 000 et 140 000 hommes parvinrent à débarquer sur une île après le typhon, mais à court de vivres et à bout de forces, ils durent se rendre aux Japonais sans combattre. Les Japonais choisirent parmi eux les artisans et ceux qui savaient travailler les champs, et massacrèrent tous les autres (KRS : 29, 39a, 1282.6.1). Moins de 30 à 40% des effectifs de l'armée du Jiangnan rentrèrent en vie (NAKAJIMA Gakusho, 2017 : 816). L'armée partie de Corée, quant à elle, s'en tira à meilleur compte, le Koryō parvenant à rapatrier les trois quarts de ses effectifs (KRS : 29, 36a, 1281.11.20).

⁵⁵³ YS : 154, « Biographie de Jun Qi » (俊奇傳).

⁵⁵⁴ En 1285, les troupes qui étaient destinées à une nouvelle tentative d'invasion du Japon furent redirigées vers le Vietnam, où le royaume du Champa refusait de se soumettre aux Yuan (Lo Jung-Pang, 2012 : 279-281). Ces campagnes achevées, Kubilaï mit à nouveau sur pied une flotte d'invasion contre l'archipel japonais, le début des opérations étant fixé à 1286, mais au dernier moment, de nouveaux troubles dans le royaume vietnamien de l'Annam obligèrent les Yuan à redéployer leurs troupes vers le sud, laissant un répit supplémentaire au Japon. Par la suite, une série de troubles internes obligea Kubilaï à se préoccuper en premier lieu de l'administration de son empire, et les projets de nouvelle attaque contre le Japon furent interrompus AMINO Yoshihiko, 2001 : 303-304 ; 409-410).

⁵⁵⁵ AMINO Yoshihiko, 2001 : 303-304 ; 409-410.

⁵⁵⁶ YS : 208, « Récit du Japon » 日本傳, 1299 ; MURAI Shōsuke, 2003 : 235 ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 115-116.

L'intérêt des autorités mongoles pour les affaires maritimes ne se limita toutefois pas aux questions d'ordre militaire. La promotion active des échanges maritimes se poursuivit en effet sous les Yuan, à ceci près que le gouvernement tenta souvent d'imposer de plus fortes restrictions à partir de 1285, plaçant le commerce sous monopole gouvernemental, et dont la gestion fut confiée aux *ortoq*⁵⁵⁷. Les Yuan tentèrent même, à plusieurs reprises, de faire interdire le commerce extérieur, décrétant l'abolition du système des offices du commerce maritime⁵⁵⁸. Ceux-ci furent cependant à chaque fois réouverts, et la cour décida finalement, à partir des années 1320, de libéraliser les échanges maritimes⁵⁵⁹. De façon générale, la prospérité et le dynamisme commercial de la Chine du Sud se poursuivit sous les Yuan, comme en témoigne l'effervescence du port de Quanzhou, visité par Marco Polo en 1292. « C'est le port où toutes les nefes d'Inde viennent avec maintes marchandises coûteuses et avec maintes pierres précieuses de grande valeur et maintes perles grosses et bonnes. (...) Et vous dis que pour une nef chargée de poivre qui va à Alexandrie ou autre lieu pour être porté en terre de Chrétiens, il en vient plus de cent à ce port de Çaiton (Quanzhou). Il serait presque impossible de croire l'immense rassemblement de marchands et de marchandises en cette ville, car sachez que c'est l'un des deux ports du monde où il parvient le plus de marchandises⁵⁶⁰ », s'extasia-t-il.

Autre symbole de l'intérêt nouveau des Mongols pour la mer, le monopole gouvernemental sur le sel, instauré au début de la dynastie, devint la pierre angulaire des recettes fiscales de la cour des Yuan. Alors qu'en 1285, les taxes commerciales représentaient 17% des revenus du gouvernement, le monopole du sel en générât les deux tiers, et atteignit même 80% des revenus totaux vers la fin de la dynastie⁵⁶¹. Non que les Yuan ne tirassent aucun revenu fiscal de l'agriculture : ils imposèrent en effet aux provinces du Sud le versement annuel de taxes en nature sous forme de céréales, près de

⁵⁵⁷ Les *ortoq* étaient des groupes de marchands bénéficiant de privilèges pour la collecte des taxes, et qui servaient également d'agents commerciaux pour le compte des autorités mongoles, chargés d'investir dans des entreprises commerciales et financières le butin amassé lors d'une campagne militaire ou les revenus fiscaux des terres conquises. Pour une étude détaillée du fonctionnement des *ortoq*, voir ENKHBOLD Enerelt, 2019.

⁵⁵⁸ YOKKAICHI Yasuhiro, 2016 : 168.

⁵⁵⁹ Abolis une première fois en 1303, les offices du commerce maritimes sont rétablis en 1308, puis à nouveau abolis en 1309, rétablis en 1314, et supprimés une dernière fois entre 1320 et 1322 ; on ne relève ensuite plus aucune mention de telles mesures jusqu'à la fin des Yuan (YOKKAICHI Yasuhiro, 2016 : 168).

⁵⁶⁰ POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLIOU, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), 1980, rééd. 2004 : 385.

⁵⁶¹ VON GLAHN, Richard, 2016 : 283.

37% desquels provenaient du seul Jiangnan⁵⁶². Mais, fait intéressant, même la perception des taxes agricoles fut intimement liée aux affaires maritimes en raison de la réorganisation des systèmes de transport au sein de l'empire.

I.2.A.3 La réorganisation des transports maritimes sous les Yuan

Nous avons abordé plus haut la forte disparité économique qui existait entre la Chine du Nord, pauvre et sous-développée, et le Jiangnan, fertile et prospère, un facteur qui depuis des siècles déjà dictait la position des centres politiques et administratifs de l'empire⁵⁶³. Dès la réunification de la Chine sous l'égide des Yuan, le problème de cette disparité économique se posa avec d'autant plus d'urgence que leur capitale, Dadu (Beijing), se trouvait au Nord et connaissait à cette époque des famines à répétition⁵⁶⁴. La population de la capitale ne cessant d'augmenter et les crises alimentaires se succédant, le problème de l'approvisionnement devint rapidement une priorité absolue pour le gouvernement. La conquête des régions fertiles du Sud à partir de 1276 apporta de nouveaux espoirs au Nord, mais l'acheminement des vivres demeura problématique. Le besoin de réorganiser les transports à cet effet se fit sentir très tôt, dès les années 1260, soit avant que la conquête du Sud de la Chine soit achevée. Durant les dynasties des Sui, des Tang et des Song du Nord, le problème avait en partie été réglé par la construction et l'utilisation de canaux intérieurs, mais beaucoup de ces canaux étaient déjà hors d'usage lorsque les Mongols s'emparèrent du Nord de la Chine, faute d'entretien durant l'époque des Jin. Kubilaï ordonna la réhabilitation et l'extension de ces canaux, et commença simultanément à explorer la solution du transport par mer. Le système qui fut finalement instauré permit d'acheminer vers le Nord les plus grandes quantités de grain jamais

⁵⁶² VON GLAHN, Richard, 2012 : 282-283.

⁵⁶³ Cette disparité continua à s'accroître durant à l'époque des Song du Sud. La nouvelle capitale, Hangzhou, se trouvait directement au cœur de la zone prospère du Jiangnan, tandis que le Nord, occupé par les Jin, continua à décliner. Les guerres entre les Jin et les Yuan au XIII^e siècle ruinèrent à ce point l'économie du septentrion qu'entre le recensement conduit par les Jin en 1209 et le premier recensement des Ming en 1393, le Nord avait perdu les deux tiers de sa population, aggravant d'autant la disparité économique et démographique entre les deux moitiés de l'empire (VON GLAHN, Richard, 2012 : 279).

⁵⁶⁴ Kubilaï avait ordonné la construction de l'enceinte de la ville en 1267. Ces travaux furent achevés en 1272, année où la population, qui avait épuisé les ressources locales, connut sa première famine (LO Jung-Pang, 1954 : 263 ; ENOMOTO Wataru, 2008, rééd. 2014 : 21).

transportées dans l'histoire de Chine prémoderne ⁵⁶⁵ . L'importance de cet approvisionnement maritime pour la cour des Yuan était tel que sa paralysie à partir des années 1350 précipita la chute de la dynastie⁵⁶⁶.

La mise en place de ce système n'allait toutefois pas de soi, les Mongols étant de façon générale incultes en matière d'affaires maritimes. Cependant à partir de 1275, les Yuan parvinrent à rallier à leur cause deux pirates, Zhu Qing (殊清 ; 1243-1302) et Zhang Xuan (張瑄 ; ?-1302), qui mirent à leur service une flotte de cinq cents navires, dont la cour avait grand besoin pour contrer la puissance navale des Song. Après la chute de Hangzhou en 1276, Zhu Qing et Zhang Xuan organisèrent le transport du butin de guerre par mer depuis le Jiangnan jusqu'à la capitale, et menèrent des combats navals sur la côte du Guangdong contre les dernières forces des Song en 1279. Ils furent ensuite chargés par le pouvoir mongol de pacifier les côtes, de réprimer la piraterie et d'éradiquer les derniers partisans des Song⁵⁶⁷. Ainsi, lorsqu'au début des années 1280, la cour voulut explorer la solution maritime pour convoier les taxes du Sud à la capitale, le gouvernement des Yuan en confia naturellement la charge à ces deux chefs pirates. Le premier convoi organisé par Zhu et Zhang, composé de cent quarante-six navires, achemina un premier chargement de cinquante mille *shi* de riz, dont environ quarante-deux mille parvinrent à l'embouchure du fleuve Baihe (白河), six navires ayant été perdus à la mer. Suite à ce succès initial, le recours aux voies maritimes se généralisa, et l'on établit deux brigades de transport maritime (*haiyun wanhufu* 海運萬戶府), au sein desquelles les deux pirates repentis obtinrent de hautes fonctions⁵⁶⁸. S'ils devinrent ainsi des fonctionnaires à la solde du gouvernement, c'est en tant qu'armateurs privés qu'ils mirent leur flotte au service de la cour, négociant un contrat pour l'affrètement des navires et la mobilisation de la main d'œuvre nécessaire — les marins participant à ce système étaient rémunérés et leurs familles exemptées de taxes. En position de force, Zhu et Zhang négocièrent ainsi des rémunérations très avantageuses pour eux-mêmes⁵⁶⁹. Les quantités transportées au Nord allèrent dès lors croissant, jusqu'à atteindre un million et demi de *shi* (environ 90 000

⁵⁶⁵ Lo Jung-pang, 1954 : 263-265 ; OKAMOTO Hiromichi, 2015 : 94.

⁵⁶⁶ Cf. *infra*, « II.3.A.1 Les mouvements insurrectionnels en Chine et la fondation des Ming ».

⁵⁶⁷ DANJO Hiroshi, 2013 : 33-36.

⁵⁶⁸ *Yongle Dadian* 永樂大典 (Encyclopédie de Yongle ; 1408) : j. 15949, « Traité sur la nourriture et les biens de consommation », « Transports fiscaux des Yuan » (食貨志, 元漕運).

⁵⁶⁹ Lo Jung-pang, 1954 : 276-277.

tonnes) en 1290⁵⁷⁰. Kubilaï fit également appel aux deux pirates repentis pour sa troisième tentative d'invasion du Japon en 1283 et en 1286, leur confiant la tâche d'envoyer au Koryō un million de *shi* (environ 60 000 tonnes) de grain en vue des opérations. Ce plan fut finalement suspendu lorsque les Yuan décidèrent de lancer une nouvelle campagne au Vietnam, pour laquelle Zhang et Zhu furent à nouveau mobilisés, assurant — non sans difficultés — le soutien logistique des armées mongoles. Dans le même temps, ils devinrent très actifs dans le commerce extérieur, en particulier avec l'Asie du Sud-est⁵⁷¹. En 1292, Zhu et Zhang ouvrirent une nouvelle route maritime entre le Jiangnan et la capitale, qui ne suivait pas la route côtière mais prenait directement le large jusqu'à la pointe du Shandong, avant de contourner la péninsule et de gagner le golfe de Bohai⁵⁷². Cette route permit aux convois de rejoindre en une dizaine de jours Tianjin (Zhigu 直沽), terminal de ces circulations, une substantielle économie de temps par rapport à la route côtière qui requérait un mois complet, et parfois même deux pour atteindre la région de la capitale⁵⁷³. Grâce à leur monopole sur le transport gouvernemental, Zhu Qing et Zhang Xuan amassèrent une fortune colossale, et acquirent de ce fait une grande influence politique dans le sud de la Chine. Ils installèrent la base de leurs activités à Taicang (太倉), à l'origine un petit port de pêche dans l'embouchure du Yangzi, mais qui devint dès lors un port d'intense activité où se concentraient les navires de transport et les marchands privés, dont de nombreux étrangers qui participaient ainsi à la prospérité de la ville⁵⁷⁴.

Zhu Qing et Zhang Xuan tombèrent en disgrâce et furent exécutés pour trahison en 1302, leurs biens confisqués en 1303 et leurs derniers partisans purgés, de sorte que leur

⁵⁷⁰ Toutes les quantités annuelles de céréales transportées par mer à la capitale au cours de la dynastie des Yuan sont notées dans le *Yuanshi* (YS : 93, 食貨一, 海運).

⁵⁷¹ Bien que le commerce extérieur fût à cette époque sous monopole étatique, Zhu et Zhang purent y participer grâce à leurs connections avec des dignitaires haut placés de la cour. Cf. LO Jung-Pang, 1954 : 268-282 ; Yi Kanghan, 2012 : 117-122 ; DANJO Hiroshi, 2013 : 34-39.

⁵⁷² Cf. *supra*, p. 96.

⁵⁷³ LO Jung-Pang, 1954 : 284.

⁵⁷⁴ « Qing et Xuan s'installèrent à Taicang. Taicang dépendait alors du district de Hui'an à Kunshan, et ne comptait pas cent foyers. Qing et Xuan y firent construire leurs maisonnées, et ouvrirent les voies navigable avec Zhigu. Nuées de navires de transport et de nefes marchandes se rassemblèrent dans la ville. Plus de cent membres des maisons de Qing et Xuan portaient des badges d'or, les articles précieux des pays barbares, cornes de rhinocéros et plumes de paon emplissaient les entrepôts de la préfecture. L'opulence de [Taicang] resplendissait, elle était la couronne du Sud-est [de la Chine]. » 清、瑄並移居於太倉。太倉為昆山惠安鄉之屬地，不滿百家。清、瑄營建第宅，開海道通於直沽，糧艘商舶雲集於市。清、瑄兩家子弟，佩金符者百餘人，蕃夷珍貨、文犀、翠羽充斥於府庫之內，富貴赫奕，為東南之冠。 *Xin Yuanshi* : 182 (張瑄傳) ; LO Jung-Pang, 1954 : 284 ; pour une liste de sources sur Taicang au début des Yuan, voir ENOMOTO Wataru, 2007 : 202-204.

influence fut totalement éradiquée en 1304⁵⁷⁵. Taicang continua toutefois à jouer un rôle prépondérant dans les échanges commerciaux et le transport de taxes. Ce dernier fut dès lors assuré par un système de corvée imposé à huit mille foyers du Jiangsu et du Zhejiang (et plus tard du Fujian) pour assurer le service des mille huit cents navires nécessaires à son bon fonctionnement. Ces foyers étaient tenus de mettre leurs propres navires et leurs équipages au service de la cour, aussi cette dernière dut-elle nécessairement s'appuyer sur des potentats locaux influents capables de mobiliser les gens de mer⁵⁷⁶. Le système de défraiement instauré sous Zhu et Zhang se poursuivit, mais avec le temps et l'inflation, il devint insuffisant pour couvrir les frais engagés par les chefs de foyers désignés, qui renâclèrent de plus en plus à la tâche. Ils eurent ainsi tendance à agrémenter leurs convois de grains avec des marchandises privées, ou se livraient parfois même à des déprédations durant la navigation⁵⁷⁷.

Un point qu'il est essentiel de noter dans le cadre de la présente étude est le fait que ce système de transport fiscal instauré sous les Yuan en vint rapidement à passer par les côtes du Koryŏ, état vassal du pouvoir mongol. Déjà dans les années 1280, la cour impériale avait fait porter plusieurs chargements de riz en Corée, d'abord en préparation d'une troisième expédition contre le Japon, puis en soutien d'opérations militaires contre des rebelles mongols sévissant dans le Liaodong et le nord du Koryŏ⁵⁷⁸, ainsi que pour porter assistance au royaume coréen, qui connaissait à cette époque des famines régulières⁵⁷⁹. En 1293, la cour mongole décréta l'établissement de onze « relais maritimes » (*shuiyi* 水驛) sur la côte occidentale du Koryŏ, de Cheju jusqu'au Yalu⁵⁸⁰, et

⁵⁷⁵ Yi Kanghan, 2012 : 147.

⁵⁷⁶ DANJO Hiroshi, 2013 : 38-42.

⁵⁷⁷ FUJITA Akiyoshi, 1997 : 26 ; DANJO Hiroshi, 2013 : 39.

⁵⁷⁸ Au milieu des années 1280, le Nord de la Chine fut secoué par les troubles des rebelles mongols menés par Nayan (乃顔 ; ?-1287) et ses partisans, qui en 1287 s'insurgèrent contre l'ingérence de Dadu dans les affaires de leur principauté. Nayan fut défait en quelques mois, mais ses partisans, menés par Khadan (哈丹 ; ?-?) continuèrent à semer le trouble dans la région pendant des années. Ce n'est qu'en 1293 que la région fut finalement pacifiée, et les derniers partisans de Nayan envoyés en exil. Yi Kanghan, 2012 : 123-125.

⁵⁷⁹ KRS : 30, 27b (1291.6.18) ; 31b (1292.6+.1) ; 31, 7b (1295.4.4) ; Yi Kanghan, 2012 : 123-133.

⁵⁸⁰ YS : 17, (1293.2, *xin-hai* 辛亥) ; 178 (王約傳). L'emplacement de ces relais dans la péninsule n'est pas précisé, outre le fait que la première se situait à Cheju, et la dernière dans l'embouchure du Yalu. En ce qui concerne les neuf autres, on ne peut qu'émettre des suppositions, mais il serait étonnant que l'une d'entre elles ne se situât pas à proximité de Kaesŏng. Au 2^e mois de 1293, soit le mois où la création des onze relais fut décidée, la cour des Yuan envoya un million de *shi* de riz du Jiangnan aux garnisons de Liaoyang (遼陽). Puis, au 6^e mois, le commandant de bataillon Chen Yong arriva au Koryŏ avec vingt navires chargés de riz (KRS : 30, 37a, 1293.6.5). Il s'agit donc probablement de l'envoi décidé au 2^e mois, qui devait attendre le renversement des vents pour effectuer le voyage. Par ailleurs, les Yuan envoyèrent l'année suivante une ambassade au Koryŏ pour réclamer que la moitié du million de *shi* de riz conservés sur l'île de Kanghwa soit

de là jusqu'au port de Yangcun (楊村海口)⁵⁸¹. La péninsule devint ainsi une route secondaire pour ces convois de céréales depuis les régions du Sud de la Chine vers le golfe de Bohai.

Plusieurs raisons peuvent être envisagées pour expliquer l'établissement de ces relais maritimes au Koryŏ. La première a trait aux facilités de navigation offertes par la côte coréenne. Comme nous l'avons expliqué, l'année 1293 est aussi celle où fut ouverte la route du large, qui permettait aux convois de grain de naviguer directement de l'embouchure du Yangzi à la pointe du Shandong en passant par le grand large. Or, cette route était à peu près équidistante des côtes chinoises et coréennes. Comme les vents dominants soufflaient du sud-ouest durant l'été, il n'était probablement pas rare que des navires soient poussés vers les côtes coréennes lorsqu'ils suivaient cette route. Par ailleurs, la route côtière coréenne était connue et pratiquée par les navigateurs chinois depuis des siècles, et permettait de trouver rapidement refuge en cas d'intempérie. Il est

envoyée à Liaoyang, alors en proie à une famine (Yi Kanghan, 2012 : 132). On comprend donc que Kanghwa servait de relais pour le transport de grain, aussi peut-on estimer que l'île accueillait un de ces relais maritimes. Enfin, le *Sinjŭng Tongguk yŏji sŭngnam* rapporte qu'au début du Chosŏn, on pouvait voir sur l'île de Ch'uja 楸子島, entre Cheju et le Chŏlla, les vestiges d'un ancien « relais maritime » (*such'am* 水站), qui faisait peut-être référence au relais instaurés sous les Yuan (STYS : 38, 7b, 全羅道, 濟州牧 ; MORIHIRA Masahiko, 2004 : 103). Il est fort probable que ces relais furent placés à des endroits stratégiques pour les échanges et la navigation, en particulier à l'embouchure des axes fluviaux, comme c'était le cas de Taicang dans l'embouchure du Yangzi, point de départ de ces navigations, et Yangcun (vers Tianjin), dans la Baihe qui rejoint Dadu. Après Cheju et les îles Ch'uja (si les vestiges rapportés dans le STYS sont effectivement ceux d'un de ces relais), le premier candidat en remontant la côte serait l'embouchure du fleuve Yŏngsan (榮山江), au niveau de l'actuelle ville de Mokp'o (木浦), qui menait à la préfecture de Naju (羅州牧), un des principaux centres administratifs du Chŏlla, et au grenier gouvernemental de Changhŭng (長興倉) (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2009 : 57). En remontant vers le nord se trouve la baie de Komso 淸州灣, dont les axes fluviaux qui la composent sont aujourd'hui presque entièrement obstrués, mais qui, au Koryŏ, permettaient d'accéder au grenier gouvernemental de Anhŭng (安興倉) et au site de production de céladons du district de Pu'an (扶安) (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2009 : 60). Plus au nord, le port de Chinp'o (鎭浦 ; actuelle ville de Kunsan 群山市) constitue un autre candidat, à la confluence de plusieurs fleuves, dont le Kŭm (錦江). En remontant encore un peu plus au nord, la passe de Anhŭng (安興梁 ; pointe occidentale du district de T'aean 泰安郡) est sans doute le meilleur candidat du point de vue de la navigation, d'autant que les fonds marins de la zone sont jonchés de céramiques chinoises (cf. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2013). Un autre relais a pu être créé dans la zone du grenier d'Allan (安瀾倉) dans le district de 1^e classe de Chang'yŏn (長淵郡), sur la pointe occidentale du Hwanghae (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2009 : 69), qui se trouvait aussi sur la route vers le Shandong. Deux autres relais se situaient peut-être dans l'embouchure du Taedong (大同江), qui mène à P'yŏngyang, et dans l'embouchure du Taeryŏng (大寧江).

⁵⁸¹ YS : 63, « Traité de Géographie », « Secrétariat provincial pour l'Expédition punitive vers l'Est et autres lieux », « Gaoli » (地理志, 征東等處行中書省, 高麗國). Yangcun se situait à environ trente kilomètres en aval du port de Zhigu (Tianjin) sur le fleuve Baihe (白河). C'était le terminal des transports de taxes du sud vers la capitale. MORIHIRA Masahiko, 2004 : 101-104. Cf. *Yongle Dadian* : 15 949, « Traité sur la nourriture et les biens de consommation » (食貨志) ; YS : 166 (羅璧傳).

donc possible que les relais maritimes aient été établis comme une alternative, plus sûre, à la route directe avec le Shandong.

Selon l'historien Yi Kanghan, ces relais maritimes devaient aussi servir de points de contact pratiques pour le commerce avec les marchands chinois, d'autant qu'à cette époque, Kubilaï menait une politique active de promotion des échanges⁵⁸². Le côté mercantile de ce système apparaît d'ailleurs dès 1293, quatre mois à peine après la création des stations : au 6^e mois de cette année, le commandant de bataillon (*qianhu* 千戶) Chen Yong (陳勇 ; ?-?) arriva au Koryō avec vingt navires chargés de riz⁵⁸³, mais présenta également à la cour un perroquet, ainsi que de très nombreux produits chinois⁵⁸⁴, sans rapport apparent avec les transports fiscaux. Les transporteurs qui venaient au Koryō portaient ainsi d'autres produits que les seuls chargements de céréales destinés au Nord de la Chine. Étant donné que Zhu Qing et Zhang Xuan possédaient à cette époque un monopole sur le transport gouvernemental, Chen Yong était probablement leur subordonné. Les deux pirates repentis étaient par ailleurs très actifs dans le commerce extérieur, notamment avec l'Asie du Sud-est⁵⁸⁵, origine supposée du perroquet que Chen Yong offrit au Koryō. En conséquence, il est fort probable qu'ils profitaient des envois de céréales dans la péninsule coréenne ou au Liaodong via le Koryō pour développer un commerce lucratif avec la péninsule. Les relais maritimes servaient ainsi à la fois d'étapes pour les navires de transport, mais aussi de débouchés pour les cargaisons marchandes de ces navires pour agrémenter leurs revenus des transporteurs⁵⁸⁶. Par ailleurs, il est probable que d'autres marchands chinois visitaient le Koryō par ces relais maritimes, par leurs propres moyens ou en profitant des convois⁵⁸⁷. Ce système fit par ailleurs de Taicang, base d'opérations de Zhu Qing et Zhang Xuan et point de départ des convois de grain du

⁵⁸² Yi Kanghan, 2012 : 139-142.

⁵⁸³ Ce riz devait vraisemblablement être acheminé au Liaodong, et le Koryō n'était pas sa destination finale (Yi Kanghan, 2012 : 132).

⁵⁸⁴ KRS : 30, 37a-b (1293.6.5).

⁵⁸⁵ DANJŌ Hiroshi, 2013 : 39.

⁵⁸⁶ On possède également l'exemple Yin Jiuzai (殷九宰 ; ?-?), transporteur de Taicang qui vers la fin de la dynastie des Yuan convoyait les taxes de la cour puis se rendait au Koryō pour commercer (cf. *infra*, p. 489). Comme nous le verrons plus bas, il est possible que l'activité de Yin Jiuzai soit liée au contexte spécifique de la fin des Yuan, mais cette pratique remonte vraisemblablement au début de la dynastie et à l'établissement des relais maritimes au Koryō.

⁵⁸⁷ ENOMOTO Wataru, 2007 : 184 ; Yi Kanghan, 2012 : 135-144.

Yangzi à la capitale, le principal port du Jiangnan pour les circulations avec la Corée durant l'époque des Yuan⁵⁸⁸, jusqu'au début de l'époque des Ming⁵⁸⁹.

Si l'on en croit le *Yuanshi*⁵⁹⁰, la cour impériale abolit en 1303 les relais du Koryŏ car ils « n'étaient pas sur la route⁵⁹¹ », et exempta Cheju de présenter en tribut des produits qui ne provenaient pas de l'île. Les raisons supposées de cette abolition sont multiples, à commencer par l'apaisement des tensions dans la région du Liaoning et la diminution des famines⁵⁹². L'arrêt du système correspond également au moment de la disgrâce de Zhu Qing et Zhang Xuan, exécutés en 1302⁵⁹³. Dans la mesure où ces derniers avaient vraisemblablement joué un rôle dans l'instauration du système des relais maritimes, il est possible que la fermeture soit le résultat direct de leur déchéance⁵⁹⁴. Il faut cependant prendre en considération le fait que Témur (Empereur Chengzong 成宗 ; r. 1294-1307), successeur de Kubilaï à la tête de l'empire en 1294, n'était pas aussi favorable que son grand-père au commerce extérieur. Son règne fut marqué par une série de restrictions sur les activités commerciales, jusqu'à l'abolition en 1303 du système des offices de commerce maritime (*shibosi* 市舶司) régissant le commerce extérieur⁵⁹⁵. Il nous semble que l'arrêt du système des relais maritimes, qui se doublait d'une fonction mercantile, doit avant tout être recherché dans l'hostilité de Témur à l'égard du commerce extérieur. Or, on sait que les offices du commerce maritimes furent à nouveau réouverts par la suite, et que les échanges extérieurs furent même libéralisés à partir des années 1320⁵⁹⁶. Quoique les sources des Yuan — très lacunaires — ne mentionnent pas la réouverture des relais maritimes au Koryŏ, on ne peut exclure la possibilité que le système fut lui aussi rétabli avec la réouverture des offices du commerce maritime et perdura bien au-delà de

⁵⁸⁸ ENOMOTO Wataru, 2007 : 184-185.

⁵⁸⁹ Il semble qu'au tout début des Ming, Taicang était le terminal d'arrivée des navires officiels du Koryŏ. Cf. MSL : 1371.9.28.

⁵⁹⁰ YS : 178 (王約傳). Selon ce document, Wang Yue fut envoyé au Koryŏ pour annoncer l'abolition de ce système. La biographie ne fournit pas la date exacte de cette ambassade, mais sa venue à la cour coréenne est signalée dans le *Koryŏsa* au 11^e mois de 1303 (KRS : 32, 17b-18a, 1303.11.8), ce qui permet de dater précisément l'abolition du système.

⁵⁹¹ 罷非道水驛十三 (YS : 178, 王約傳).

⁵⁹² Après les rébellions de Nayan et Khadan, la vigilance fut maintenue dans la région jusqu'au début du XIV^e siècle, mais en 1301, Togoön (脱歡 ; ?-1301), petit-fils de Khadan, déposa finalement les armes et se rendit aux forces impériales. La région fut ainsi totalement pacifiée, et la production agricole s'accrut, réduisant la nécessité d'un envoi régulier de grains (Yi Kanghan, 2012 : 145-146).

⁵⁹³ YS : 20, 1302.1 ; 77 (吳元珪傳).

⁵⁹⁴ Yi Kanghan, 2012 : 147-148.

⁵⁹⁵ Cf. *supra*, p. 130.

⁵⁹⁶ YOKKAICHI Yasuhiro, 2016 : 168.

1303. On possède d'ailleurs un possible indice de l'existence continue de ce système dans le récit du voyage de retour au Japon du moine japonais Ryūsan Tokken (龍山徳見 ; 1284-1358) en 1350, après quarante années passées en Chine. Celui-ci suivit pour rentrer du Jiangnan une route que l'on voit rarement dans les sources : il se rendit à Taicang, qui n'était pourtant généralement pas utilisée dans les échanges avec le Japon, et y loua les services d'un capitaine et de son équipage⁵⁹⁷. Or, son navire n'emprunta pas la route directe avec le Japon, mais passa par les côtes coréennes puis Tsushima, avant d'arriver à Hakata⁵⁹⁸. L'année suivante, le moine chinois Dongling Yongyu (東陵永璵 ; 1285-1365) suivit une route similaire pour se rendre au Japon, en appareillant de Taicang, et passant par Iki avant d'arriver à Hakata⁵⁹⁹. Ces deux exemples montrent ainsi que la ligne Taicang-Koryō était encore utilisée au milieu du XIV^e siècle, possible indication de la pérennité des relais maritimes au Koryō⁶⁰⁰. Nous en déduisons que les relais maritimes du Koryō subirent probablement les mêmes aléas que les offices de commerce maritime, et auraient donc été rétablis dans la première moitié du XIV^e siècle.

Le transport de taxes des Yuan est en tout cas une donnée fondamentale des circulations maritimes tant à l'intérieur des eaux chinoises qu'entre la Chine et le Koryō. Il conduisit non seulement à l'ouverture d'une nouvelle route maritime, mais aussi au développement d'un nouvel axe de circulations entre le Jiangnan et la péninsule coréenne, dont le point de départ était le port de Taicang, dans l'embouchure du Yangzi.

I.2.B Le Koryō, apogée des circulations maritimes intra-coréennes

À l'inverse de la Chine des Song et des Yuan, le Koryō n'était pas, à proprement parler, une puissance maritime. Le royaume eut même tendance à se replier sur lui-même

⁵⁹⁷ ENOMOTO Wataru, 2007 : 184-186. Le but était probablement d'éviter les troubles du Zhejiang, où étaient actifs les groupes rebelles de Fang Guozhen (方國珍 ; cf. *infra*, p. 474).

⁵⁹⁸ ENOMOTO Wataru, 2007 : 184-185.

⁵⁹⁹ ENOMOTO Wataru, 2007 : 184-185.

⁶⁰⁰ Comme nous le verrons dans la partie suivante, il est hautement probable que le système de transports de taxe placé sous la supervision de Fang Guozhen dans les années 1350-1360 passait par les côtes du Koryō. Cf. *infra*, « II.3.A.3 L'évolution des circulations maritimes en mer de Chine ».

au début de la dynastie, imposant de sévères restrictions aux échanges extérieurs. De fait, le Koryŏ avait au départ toutes les cartes en main pour devenir l'un des principaux acteurs du monde maritime est-asiatique. À la fin du Silla, les marchands coréens dominaient les réseaux marchands de la mer de Chine orientale, un état de fait dont le Koryŏ avait hérité. Mais les autorités du Koryŏ ne poursuivirent pas dans cette direction et prirent une orientation politique diamétralement opposée de celle des Song, de sorte que les populations coréennes restèrent largement en retrait des circulations à travers la mer de Chine orientale. Pour autant, il serait erroné de considérer que le royaume du Koryŏ se désintéressa des affaires maritimes : tout porte au contraire à penser que les XI^e – XIV^e siècles furent marqués par un intense cabotage le long des côtes coréennes, le plus dynamique de toute l'histoire de la Corée. La présente sous-partie vise ainsi à expliquer cette dichotomie, puis à analyser l'impact de l'arrivée des Mongols sur le monde maritime du Koryŏ.

I.2.B.1 La mer vue par les autorités du Koryŏ : entre aubaine et péril

Bien que l'on ne possède presque aucune source sur la péninsule coréenne avant l'époque des Trois Royaumes (三國時代 ; 1^{er} siècle av. J.-C. - 668), il ne fait aucun doute que la mer fit dès la préhistoire partie intégrante du quotidien des populations qui y vivaient, comme en témoignent notamment les nombreux vestiges d'amas coquilliers (*p'aech'ong* 貝塚) présents sur tout sur le littoral coréen, témoignage du fait que les fruits de mer constituaient dès la préhistoire une part importante de leur régime alimentaire. Non seulement cela, mais la découverte de sapèques chinoises de l'époque des Han (206 av. J.-C. - 220) dans quelques-uns des amas coquilliers excavés dans les îles de Tolsan (突山島) et Kŏmun (巨文島), situées au large de la côte du Chŏlla, ainsi qu'à Kungok-ri (郡谷里 ; district de Haenam 海南郡), ont montré que les populations insulaires et littorales du sud-ouest de la Corée entretenaient déjà des relations avec le continent à travers la mer de Chine orientale⁶⁰¹. Il n'est pas surprenant que le Paekche (百濟 ; 18 av. J.-C.-660),

⁶⁰¹ MUN Ansik, 2014 : 122-124.

qui émergea des tribus du Mahan⁶⁰² (馬韓) et qui étendit peu à peu son influence les eaux archipélagiques du Chōlla à partir de la fin du IV^e siècle, fut des trois royaumes coréens le plus actif sur les mers, contrôlant les routes maritimes entre l'archipel japonais, la péninsule coréenne et la Chine. Il développa d'ailleurs d'étroites relations diplomatiques avec le Yamato (倭) au Japon⁶⁰³, mais aussi avec les royaumes du Sud de la Chine tout au long des V^e et VI^e siècles, et joua même à plusieurs reprises le rôle d'intermédiaire entre ces deux pays⁶⁰⁴.

De façon générale, le contrôle de la façade maritime occidentale fut un enjeu majeur pour la construction des pouvoirs politiques dans la péninsule dans l'histoire coréenne, car il donnait à la fois accès à la majeure partie des îles du littoral coréen, concentrées dans le quart sud-ouest de la péninsule⁶⁰⁵, mais aussi à la mer Jaune, et donc au continent chinois⁶⁰⁶, un fait qui se vérifie également à l'époque du Grand Silla (668-935). À partir du IX^e siècle, la cour du Silla n'était plus en mesure de prélever l'impôt dans de nombreuses provinces du territoire, favorisant l'émergence de pouvoirs bénéficiant d'une grande autonomie politique⁶⁰⁷. Certains de ces pouvoirs possédaient une puissance militaire fondée sur la possession de vastes terres et de forteresses sur le continent, mais d'autres encore dérivèrent leur puissance de leurs activités maritimes, et en particulier de leurs échanges commerciaux avec la Chine et le Japon⁶⁰⁸.

Le personnage le plus emblématique de cette période est Chang Pogo (張保臯 ; ?-846), figure majeure de l'histoire maritime coréenne. Né au Silla, Chang Pogo passa sa jeunesse en Chine, où ses talents militaires lui permirent d'atteindre le grade de sous-général (*xiaojiang* 小將) au sein de l'armée des Tang. De retour en Corée, il fut reçu en audience à la cour du Silla de laquelle il sollicita des fonctions militaires officielles afin de

⁶⁰² Le Mahan était une confédération de tribus implantées dans la partie sud-ouest de la péninsule coréenne entre le I^{er} siècle av. J.-C. et le V^e siècle de notre ère.

⁶⁰³ MUN Ansik, 2014 : 127-128. Le Yamato dépêcha même une flotte pour porter au secours à son allié coréen lors d'un conflit contre le Koguryō en 404, conflit qui se solda par la défaite des troupes coalisées Paekche-Yamato. C'est d'ailleurs dans la description de cet événement contenu sur la stèle commémorative du roi du Koguryō Kwanggaet'o (廣開土 ; r. 391-412) qu'apparaît pour la première fois le terme de « pillard japonais » (*waegu* 倭寇), qui plus tard en vint à désigner les pirates qui constituent l'objet de cette étude. Cf. TANAKA Takeo, 1982 : 12.

⁶⁰⁴ LI Meizi, 2014 : 100-102.

⁶⁰⁵ Cette partie de la péninsule coréenne compte environ deux mille îles (MUN Ansik, 2014 : 119).

⁶⁰⁶ BRUNETON, Yannick, 2017 : 850-852.

⁶⁰⁷ Ces pouvoirs sont désignés dans l'historiographie coréenne sous le nom générique de « clans puissants » (*hojok* 豪族).

⁶⁰⁸ PAK Yongun, 2008 : 31-33.

mettre un terme aux agissements des pirates dans les eaux de la péninsule. Il reçut en conséquence le droit de fonder le district militaire de Ch'ŏnghae (*Ch'ŏnghaejin* 淸海鎮) sur l'actuelle île de Wando 莞島 (prov. Chŏlla du Sud) en 836, ainsi que le titre de « Grand envoyé du district militaire de Ch'ŏnghae » (*Ch'ŏnghaejin Taesa* 淸海鎮大使) et quelques dix mille hommes sous son commandement⁶⁰⁹. La soumission de Chang Pogo à la cour, en proie à de nombreuses querelles internes et devant faire face à des rébellions, était cependant toute théorique. Il plaça une grande partie des échanges commerciaux entre le Silla, le Japon et la Chine sous sa coupe⁶¹⁰, faisant ainsi de la péninsule le carrefour des échanges en mer de Chine orientale. Après sa mort en 846, le Silla devint la base d'une multitude de pouvoirs se disputant les profits de la mer⁶¹¹. La déliquescence politique de la fin du Silla et le développement de ces puissances en concurrence avec la cour eut des répercussions importantes tant dans la péninsule coréenne que sur ses voisins, les affaires de piraterie devenant de plus en plus fréquentes⁶¹².

Cette déliquescence politique conduisit à l'émergence de trois grands ensembles politiques rivaux (époque des Trois Royaumes Postérieurs 後三國時代 ; 892-936), desquels émergea le Koryŏ. Son fondateur, Wang Kŏn (王建 ; 877-943), était issu d'un clan implanté dans la région de l'actuelle Kaesŏng (開城). Lorsque l'autorité de la cour du Silla s'effondra complètement à la toute fin du IX^e siècle et que des groupes dissidents émergèrent partout dans la péninsule, Wang Kŏn servit d'abord Kung Ye (弓裔 ; ?-918), fondateur du « Koguryŏ postérieur » (後高句麗 ; 899-918), et ses talents militaires lui permirent de gravir les échelons de la hiérarchie militaire et politique du nouvel État naissant, jusqu'à l'assassinat de Kung Ye en 918. Wan Kŏn lui succéda alors sur le trône et renomma le pays « Koryŏ » (高麗 ; 918-1392)⁶¹³.

À nouveau, le contrôle de la façade maritime occidentale s'avéra déterminant dans l'unification de la péninsule par Wang Kŏn, dont l'utilisation habile des forces navales fut la clé de la réussite. Le sud-ouest de la péninsule et les eaux archipélagiques du Chŏlla étaient alors en partie sous le contrôle d'un potentat du nom de Kyŏn Hwŏn (甄萱 ; 867-936). Général du Silla dépêché dans les eaux du Sud-ouest en 889 pour tenter d'y

⁶⁰⁹ SGSG : 44, Biographies de Chang Pogo et Chŏng Nyŏn (張保臯 · 鄭年).

⁶¹⁰ PAK Yongun, 2008 : 33-34.

⁶¹¹ KANG Pongnyong, 2016 : 161-164.

⁶¹² Cf. *infra*, « I.4.A.1 Une première vague de piraterie régionale au IX^e siècle ».

⁶¹³ KRS : 1, 7b, « Introduction de T'aejo » (太祖總序) ; PAK Yongun, 2008 : 45-48.

restaurer l'autorité de la cour, Kyōn Hwōn s'était rebellé en 892 et établi au Chōlla, où il se proclama en 900 roi du « Paekche Postérieur »⁶¹⁴ (後百濟 ; 892-936). De son côté, Wang Kōn, encore sous les ordres de Kung Ye, fut envoyé soumettre le Sud-ouest⁶¹⁵. Outre ses propres forces navales, dont il avait probablement hérité de ses ancêtres, Wang Kōn s'assura également du soutien d'autres puissances maritimes du golfe du Kyōnggi en épousant la fille d'un puissant seigneur de la région de Chōngju⁶¹⁶ (貞州), et rallia également sous sa bannière des seigneurs de Hyesōng (橐城⁶¹⁷) contrôlant ainsi le golfe du Kyōnggi et lui ouvrant la voie vers le sud⁶¹⁸. Fort de cet appui militaire, il lança une série d'expéditions le long de la côte occidentale en 903, 909 et 912⁶¹⁹, lors desquelles il remporta plusieurs victoires décisives contre les puissances maritimes du Sud-ouest⁶²⁰. Ayant ainsi ouvert l'accès à la côte sud, le Koryō absorba finalement les restes du royaume du Silla en 935, et le Paekche postérieur en 936, devenant ainsi maître de la péninsule coréenne.

Le Koryō parvint ainsi à s'imposer comme principal pouvoir en Corée grâce à la stratégie maritime développée par son fondateur. Pour autant, le Koryō ne devint jamais une puissance maritime militaire, à l'instar du voisin chinois. Les successeurs de Wang Kōn ne développèrent pas de doctrine cohérente et pérenne quant au maintien d'une puissante flotte de guerre, et sa marine ne fut jamais employée en dehors de ses frontières⁶²¹. Ses navires militaires furent stationnés sur les côtes afin de défendre contre d'éventuelles agressions extérieures. Elle fut d'ailleurs largement mise à contribution au XI^e siècle pour faire face aux incursions des pirates jürchens le long de la côte est de la péninsule tout au long du XI^e siècle⁶²², mais les menaces extérieures venant surtout du

⁶¹⁴ SGSG : 50, Biographie de Kyōn Hwōn (甄萱傳) ; KANG Pongnyong, 2016 : 162-164.

⁶¹⁵ KRS : 1, 2b, « Introduction de T'aejo » (太祖總序).

⁶¹⁶ Actuel district de Kaep'ung 開豐郡, au niveau de l'embouchure du fleuve Imjin.

⁶¹⁷ Actuelle Tangjin (唐津), prov. du Ch'ungch'ōng du Sud.

⁶¹⁸ KANG Pongnyong, 2016 : 164 ; KIM Iru, 1998 : 268 ; BRUNETON Yannick, 2017 : 850-851.

⁶¹⁹ BRUNETON, Yannick, 2017 : 850-851.

⁶²⁰ Lors de l'expédition de 909, il s'empara d'un navire que Kyōn Hwōn avait envoyé au Wuyue, et l'année suivante, il s'empara de Chindo (珍島) ainsi que de divers îles de la côte faisant face à Naju, avant d'affronter directement la flotte du Paekche postérieur dans l'embouchure du fleuve Yōngsan dont il détruisit plus de la moitié des unités, tandis que Kyōn Hwōn s'enfuit sur un esquif. En se retirant de la zone, il s'empara également de l'île d'Ap'hae (押海島), base d'une ligue de « pirates » (en tout cas du point de vue du Koryō) dont le chef était un certain Nūng Ch'ang (能昌 ; ?-910), pourtant réputé être versé dans le combat naval. KRS : 1, 2b-4a, « Introduction de T'aejo » (太祖總序).

⁶²¹ Exception faite du cas particulier des tentatives d'invasions du Japon par les troupes mongoles en 1274 et 1281.

⁶²² Cf. *infra*, p. 219.

continent, la marine ne joua qu'un rôle très limité dans la défense du pays jusqu'aux invasions mongoles. Ce furent tout d'abord les Kithans (契丹), un peuple nomade originaire du bassin du fleuve Liao (遼河), qui en 947 adoptèrent le nom dynastique des Liao (遼 ; 947-1125), et étendirent peu à peu leur influence vers le Sud⁶²³. Ils entrèrent ainsi en conflit avec les Song dès l'établissement de ces derniers en 960 et devinrent également une menace pour la stabilité de la frontière septentrionale du Koryŏ. Si les invasions des Liao au Koryŏ furent tenues en échec par les troupes coréennes⁶²⁴, leur empire n'en resta pas moins une menace permanente pour le Koryŏ, qui décida d'établir des relations diplomatiques et commerciales pacifiques avec eux⁶²⁵. L'empire des Liao fut renversé en 1125 par une nouvelle puissance émergente, celle de la dynastie jürchen des Jin (金 ; 1115-1234). Si les relations entre les Jin et le Koryŏ furent au départ relativement cordiales, après l'anéantissement des Liao, la dynastie jürchen requit la soumission du Koryŏ en tant que vassal, ce que ce dernier n'eut d'autre choix que d'accepter⁶²⁶. Ces préoccupations constantes pour la sécurité de la frontière nord, eurent semble-t-il pour effet de détourner l'attention des autorités coréennes des affaires de la mer de Chine orientale⁶²⁷.

Autre différence majeure avec la Chine, le Koryŏ ne chercha pas à développer les échanges extérieurs. Alors que les marchands du Silla dominaient les voies navigables de la mer de Chine orientale aux VIII^e-IX^e siècles⁶²⁸, les marchands du Koryŏ se firent de plus en plus rares à l'étranger, au point de disparaître complètement des sources chinoises et

⁶²³ PAK Yongun, 2008 : 369.

⁶²⁴ Les troupes Liao envahirent ainsi le Koryŏ à trois reprises, en 993, 1010 et 1018, l'un de leurs objectifs étant vraisemblablement de couper les relations diplomatiques entre le Koryŏ et les Song (PAK Yongun, 2008 : 371-372). Toutefois, les incursions des Liao au Koryŏ furent loin d'être couronnées de succès, et leurs troupes furent écrasées à la bataille de Kwiju en 1019. Selon le *Koryŏsa*, sur une armée de cent mille hommes, seuls quelques milliers quittèrent les terres du Koryŏ en vie (KRS : 4, 29b, 1019.2.1).

⁶²⁵ PAK Yongun, 2008 : 375-376.

⁶²⁶ PAK Yongun, 2008 : 383-386.

⁶²⁷ À titre d'exemple, lorsqu'en 1058, le roi Munjong (文宗 ; r. 1046-1083) évoqua la possibilité de faire construire au Chŏlla et à Cheju des navires de grande taille pour contacter la cour chinoise des Song, ses ministres lui répondirent que cela risquait de compromettre leurs relations de bon voisinage avec les Liao, aussi le projet fut-il abandonné (KRS : 8, 10a-b, 1058.8.7). De même, lorsqu'en 1128, les Song proposèrent au Koryŏ un plan ambitieux d'expédition navale contre les Jin via la péninsule coréenne, la cour, qui rejeta ce projet, prévint la cour chinoise que les Jin étaient aussi d'habiles marins (SS : 487, 外國三, 高麗 ; KRSCY : 9, 1128.8). La cour coréenne craignait probablement que les Jin prennent connaissance de l'existence des routes maritimes entre le Sud de la Corée et le Jiangnan, où se trouvait la nouvelle capitale des Song (Hangzhou), et l'utilisent eux-mêmes pour frapper les Song en plein cœur (PAK Yongun, 2008 : 367-368). Ces quelques affaires illustrent le fait que pour le Koryŏ, la situation sécuritaire de la frontière septentrionale prenait souvent le pas sur les affaires de la mer de Chine.

⁶²⁸ KANG Pongnyong, 2016 : 154-161.

coréennes à partir de la fin du XI^e siècle, résultat d'une politique ouvertement hostile au commerce extérieur développée durant le règne de Sōngjong (成宗 ; r. 981-997). Un de ses plus célèbres ministres, Ch'oe Sūngno (崔承老 ; 927-989), adressa au trône en 982 une longue série de mesures dont la majeure partie furent appliquées par la cour. La cinquième mesure proposée fut la suivante⁶²⁹ :

我太祖情專事大, 然猶數年一遣行李, 以修聘禮而已. 今, 非但聘使, 且因貿易, 使价煩夥, 恐爲中國之所賤. 且因往來敗船殞命者多矣. 請自今因其聘使兼行貿易, 其餘非時買賣, 一皆禁斷.

« Bien que notre T'aejo (Wang Kōn) servit le Grand (la Chine) avec ferveur, il n'envoyait un tribut qu'une fois en plusieurs années, et se contentait de maintenir les protocoles diplomatiques. À présent, on ne dépêche plus seulement des émissaires pour maintenir la diplomatie, mais aussi des émissaires pour commercer, et il est à craindre que la Chine juge cette pratique vile. De plus, nombreux sont ceux qui, lors de leurs allées et venues, sombrent avec leur navire et perdent la vie. Nous demandons que dorénavant le commerce soit mené en même temps que les missions diplomatiques, et que tous les autres échanges marchands qui ne sont pas conduits à ce moment soient proscrits. »

On peut douter que cette mesure fut réellement motivée par des considérations au sujet du bien-être des marchands qui risquaient leur vie en traversant la mer de Chine orientale. Elle doit plutôt être expliquée par la nécessité qu'avait la cour du Koryō de contrôler les clans puissants des provinces qui continuèrent à exercer sur leurs domaines une influence considérable même après l'unification de la péninsule sous l'égide du Koryō, et dont nombre s'étaient enrichis grâce aux échanges avec le continent⁶³⁰. Proscrire le commerce privé et n'autoriser le négoce qu'en marge des ambassades officielles revenait ainsi à saper la base économique de nombre de ces clans. Les potentats locaux qui désiraient envoyer des missions commerciales en Chine devaient désormais demander

⁶²⁹ KRSCY : 2 (982.6)

⁶³⁰ Certains historiens qualifient cette politique d'« interdit maritime » (*haegŭm* 海禁) du Koryō, en référence à la célèbre politique instaurée sous les Ming. Cf. Yi Chinhan, 2014 : 17-23.

l'autorisation à la cour d'accompagner les ambassades officielles. Ce n'est pas un hasard si le règne de Sōngjong correspond au moment où l'autorité royale prit le pas sur celle des puissances héréditaires des provinces⁶³¹, et il ne fait aucun doute que cette mesure fut conçue précisément dans cette optique. On peut évidemment tracer un parallèle avec l'interdit maritime des Ming à la fin du XIV^e siècle, également motivé par le besoin de réprimer des puissances maritimes rivales dans les provinces⁶³², mais contrairement à ce dernier, le Koryō ne proscrivit pas entièrement les échanges privés, mais interdit seulement aux marchands coréens de quitter le pays. En effet, le Koryō était désormais fréquenté par les marchands des Song⁶³³, et il semble que la cour se satisfît de cet apport et n'encouragea pas ses propres marchands à prendre la mer.

On ne peut donc pas non-plus dire que le Koryō fut une puissance maritime commerciale. De façon générale, l'économie marchande était peu développée dans le pays, surtout en comparaison de ses voisins chinois et japonais. Elle eut toutefois tendance à se développer graduellement tout au long de la dynastie grâce à l'amélioration de la productivité agricole et de l'artisanat⁶³⁴. La monnaie circulait très peu au Koryō. Les autorités du royaume tentèrent bien de battre monnaie à plusieurs reprises et d'encourager l'utilisation de la monnaie de bronze, mais la pratique ne prit jamais racine dans la société du Koryō⁶³⁵. Les échanges s'opéraient généralement au moyen de rouleaux de tissu de chanvre ou de lingots d'argent (*ŭnbyōng* 銀瓶⁶³⁶) pour les objets quelque peu onéreux, ou simplement avec du riz pour les articles du quotidien⁶³⁷. Les sources des Song

⁶³¹ PAK Yongun, 2008 : 67-72.

⁶³² Cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

⁶³³ Cf. *infra*, « I.3.A L'activité des marchands chinois ».

⁶³⁴ PAK Yongun, 2008 : 671-673.

⁶³⁵ Les différentes politiques monétaires du Koryō sont rapportées dans le « Traité sur la nourriture et les biens de consommation » contenu dans le *Koryōsa*. Cf. KRS : 79, 10a-16a (食貨 二, 貨幣). PAK Yongun, 2008 : 675-677.

⁶³⁶ Le système des lingots d'argent comme monnaie fut introduit en 1101 (KRS : 79, 11a). En 1331, de nouveaux lingots, plus légers, furent créés par le gouvernement pour remplacer les anciens (KRS : 79, 12b), et cette monnaie d'argent resta en circulation jusqu'à la fin du Koryō (KRS : 79, 14b-15a).

⁶³⁷ Xu Jing décrit dans la première moitié du XIII^e siècle comment se déroulaient les échanges au Koryō : « Hommes et femmes, vieux et jeunes, fonctionnaires et clerc, artisan et artistes, chacun utilise ce qu'il possède pour commercer. Il n'y a pas de système monétaire, ils utilisent seulement des rouleaux de tissu et des lingots d'argent et se conforment à leur valeur. Pour ce qui est des petits articles utilisés au quotidien, s'ils n'atteignent pas [la valeur] d'un rouleau ou d'un tael, ils mesurent alors du riz et le remettent [au vendeur]. Mais les gens sont depuis longtemps à l'aise avec ces us et les jugent pratiques. » 男女老幼, 官吏工技, 各以其所有, 用以交易. 無泉貨之法, 惟紵布銀餅, 以准其直, 至日用微物, 不及疋兩者, 則以米計錙銖而償之. 然民久安其俗, 自以爲便也 (GLT) : j. 3, 城邑, 貿易). Ce mode de fonctionnement resta largement inchangé pour toute la durée du Koryō. Voir par exemple KRS : 79, 12b-13a (食貨 二, 貨幣, 1356.9).

notent pourtant que le Koryŏ importait aussi de la monnaie chinoise au XIII^e siècle⁶³⁸, mais il semble que celle-ci fut plutôt utilisée comme matière première, le Koryŏ ne produisant que peu de cuivre⁶³⁹. En dépit de cette faiblesse de l'économie marchande, il semble que l'époque du Koryŏ fut celle où le cabotage connut son apogée dans les eaux de la péninsule jusqu'à l'époque contemporaine⁶⁴⁰. Il suffit pour s'en convaincre de consulter la liste des épaves anciennes découvertes en Corée à ce jour (Figure 12) : quatorze épaves anciennes et médiévales ont en effet été excavées dans les eaux coréennes et chinoises, onze desquelles datent de l'époque Koryŏ, dont neuf des XI^e-XIII^e siècles.

Les vestiges sous-marins dans leur ensemble confirment le dynamisme du transport maritime à l'époque du Koryŏ. Des sites comme Anhŭng ou Myŏngnyang, qui étaient des points de passage obligés pour le cabotage⁶⁴¹, recèlent de bien plus grandes quantités d'objets datés du Koryŏ que des époques antérieures et postérieures⁶⁴².

Ce cabotage était tant le fait de circulations marchandes privées⁶⁴³, que des transports gouvernementaux. Comme les Yuan, le Koryŏ avait établi un système pour convoier les revenus fiscaux des provinces éloignées de la capitale par voie maritime, dont l'établissement est considéré comme l'une des conditions économiques qui rendit possible le maintien du pouvoir central⁶⁴⁴. Les voies maritimes étaient déjà employées par la cour du Silla pour acheminer les recettes fiscales des provinces vers la capitale⁶⁴⁵, mais il est probable que les quantités transportées furent loin d'être aussi importantes qu'au Koryŏ⁶⁴⁶. Au début de la dynastie, la collecte des taxes fut d'abord confiée aux bon

⁶³⁸ SS : 487 (外國三, 高麗) : « Durant l'ère Qingyuan [1195-1200], l'empereur interdit que les marchands emportent de la monnaie de bronze au Koryŏ, et l'on mit un terme à [cette pratique]. » 慶元間, 詔禁商人持銅錢入高麗, 蓋絕之也。

⁶³⁹ Sur ce point, voir IM T'aegyŏng, 2014. On sait par ailleurs qu'au Japon également, une partie de la monnaie chinoise importée était fondue pour fabriquer des objets en bronze. ŌTA Yukio, 2010 : 167-168.

⁶⁴⁰ KANG Pongnyong, 2016 : 164-165.

⁶⁴¹ Cf. *supra*, p. 76-78.

⁶⁴² CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2011 ; 2013 ; 2015 ; 2017 ; 2018.

⁶⁴³ Malheureusement, les sources officielles s'intéressent peu à l'activité des marchands privés, aussi ne sait-on pas grand-chose au sujet de leur activité, et à plus forte raison de leur activité sur mer. L'existence de navires marchands et cependant avérée par les renvois de marchands poussés par les vents sur les côtes étrangères et renvoyés au Koryŏ (cf. KRS : 8, 15a, 1060.7.27 ; 9, 26b, 1079.9).

⁶⁴⁴ YUN Yonghyŏk, 2009 : 114.

⁶⁴⁵ Il existait déjà un système de transport maritime au Silla visant à acheminer les revenus fiscaux à la capitale Kŭmsŏng (Kyŏngju), mais les sources ne fournissent que peu d'informations à ce sujet. On ne connaît son existence que par des mentions éparses, telles que l'affaire survenue en 810 rapportée dans le *Nihon kōki* (日本後紀 ; *Chroniques postérieures du Japon*). Selon ce texte, trois gens du Silla avaient été mandatés par la cour pour aller transporter les céréales de leurs districts, mais avaient rencontré des pirates à la mer, perdant ainsi leur chargement (*Nihon kōki* : 21, 811.8.12 ; YUN Yonghyŏk, 2009 : 115).

⁶⁴⁶ YUN Yonghyŏk, 2009 : 115.

vouloir des puissances locales, héritières des grandes familles soumises par Wang Kōn et inféodées au Koryō mais qui conservaient la main mise sur les affaires de leurs domaines⁶⁴⁷. Il existait ainsi le long des côtes et sur les axes fluviaux une soixantaine de « rades » (*p'o* 浦) désignées comme terminaux de ce système, vers lesquelles les « clans puissants » devaient acheminer leurs redevances⁶⁴⁸, et la cour dépêchait chaque année un « émissaire du transport de taxes » (*chōn'un* 轉運使) pour assurer ensuite leur transport par mer vers la capitale⁶⁴⁹. Cette utilisation des voies maritimes comme artère de communication et d'approvisionnement a sans aucun doute permis à la cour d'asseoir son autorité sur les provinces éloignées et d'étendre son influence. Toutefois, il est probable que ce système impliquait un certain degré de négociation entre la cour et les potentats locaux, la cour n'ayant pas encore le pouvoir d'imposer sa volonté dans les provinces.

À partir du règne de Hyōnjong (顯宗 ; r. 1009-1031), la cour, qui avait désormais l'autorité suffisante suite aux réformes menées sous Sōngjong, abrogea le système de « l'émissaire pour le transport des taxes » en 1029⁶⁵⁰ et créa sur les axes maritimes et fluviaux douze « greniers pour le transport d'impôts » (*choch'ang* 漕倉)⁶⁵¹, auxquels fut ajouté un treizième sous le règne de Munjong (文宗 ; r. 1046-1083)⁶⁵². Ces greniers étaient supervisés par des fonctionnaires dépêchés par la cour, mais opérés par des magistrats locaux, et les taxes et impôts des districts alentours devaient y être acheminés en fin d'année⁶⁵³. En même temps que l'établissement des greniers fut fixé le nombre de navires dont devait disposer chaque grenier : pour les greniers situés sur la côte : six *ch'omasōn* (哨馬船) pour les onze greniers de la côte, des navires de grande taille décrits comme pouvant transporter mille *sōk* (équivalent à 50 tonnes⁶⁵⁴) chacun, et vingt ou vingt-et-un « navires à fond plat » (*p'yōngjōsōn* 平底船)⁶⁵⁵ pour les deux greniers situés

⁶⁴⁷ MUN Kyōngho, 2014 : 40-41.

⁶⁴⁸ KRS : 79, 35a-37a.

⁶⁴⁹ KRS : 77, 34b ; KIM Iru, 1998 : 275.

⁶⁵⁰ KRS : 77, 34b.

⁶⁵¹ KRS : 79, 35a ; 37a.

⁶⁵² KRS : 79, 35a. On ne connaît pas la date exacte de l'établissement du treizième grenier (*Allanch'ang* 安瀾倉), mais il existait déjà en 1067 (KRS : 80, 39a).

⁶⁵³ KRS : 79, 35a.

⁶⁵⁴ MUN Kyōngho, 2014 : 173-175.

⁶⁵⁵ À ce jour, tous les navires de l'époque du Koryō excavés en Corée du Sud (dix en tout) présentent un fond plat, et ce, peu importe leur taille. La différence entre les grands *ch'omasōn* et les petits navires fluviaux n'est pas claire. Il pourrait s'agir avant tout d'une simple question de taille, et peut-être du type de propulsion, principalement à voiles pour la navigation côtière, et à rames pour la navigation fluviale.

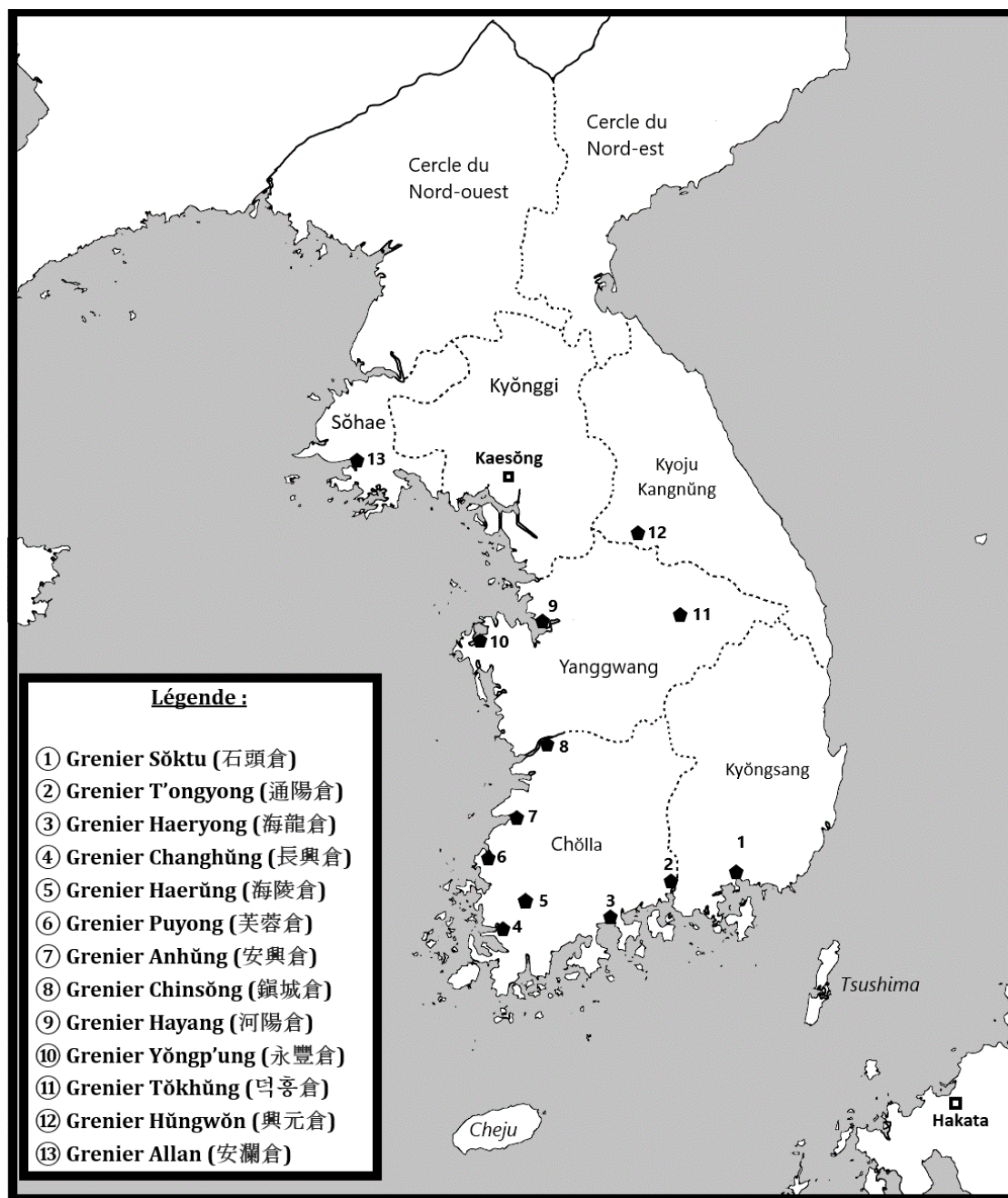
sur les fleuves, capables de transporter chacun deux cents *sŏk* (soit environ 10 tonnes). Ces navires faisaient voile depuis les greniers provinciaux à partir du 2^e mois, et devaient arriver au plus tard à la capitale principale au 4^e mois pour les provinces les plus proches, et au 5^e mois pour les provinces les plus éloignées, notamment sur la côte sud⁶⁵⁶. La monnaie ne circulant pas au Koryŏ, les taxes étaient versées en nature, principalement en céréales et légumineuses (riz, blé, fèves, etc.), mais aussi en produits artisanaux confectionnés dans des unités de production spécialisées (*so* 所) : orfèvrerie et travail des métaux, céramiques, tuiles et matériaux de construction, charbon, etc. ; autant de produits transitant par le système des navires à impôts le long des côtes sud et ouest de la péninsule⁶⁵⁷. Ces cargaisons étaient acheminées directement vers le grenier à impôts de la capitale, pour être ensuite redistribuées par la cour aux fonctionnaires sous forme d'émoluments⁶⁵⁸.

⁶⁵⁶ KRS : 79, 35a ; PAK Yongun, 2008 : 269-272 ; YUN Yonghyŏk, 2009 : 120-135.

⁶⁵⁷ Les épaves des transport de taxes excavées à ce jour (Mado 1,2,3 et 4) transportaient toutes ce type de produits. Cf. *infra*, p. 161.

⁶⁵⁸ KRS : 79, 35a-37a.

Figure 23 : Carte des greniers pour le transport des taxes au Koryŏ
(élaborée par l'auteur)



Ce système évolua à partir de la seconde moitié du XII^e siècle. La société du Koryŏ connut à cette époque d'importants bouleversements politiques qui conduisirent à l'établissement d'un pouvoir militaire à partir de 1170. Jusqu'alors, la société nobiliaire du Koryŏ était divisée en deux classes : l'élite des fonctionnaires civils (*munsin* 文臣) et l'élite des fonctionnaires militaires (*musin* 武臣), le premier groupe dominant largement la conduite des affaires, tandis que les militaires se sentirent peu à peu déconsidérés et

même discriminés⁶⁵⁹. Les fonctionnaires civils avaient par ailleurs tendance à considérer les militaires comme inférieurs, et à leur infliger parfois de véritables humiliations publiques⁶⁶⁰. Cette dichotomie sociopolitique exacerba des tensions entre les deux groupes, tensions qui éclatèrent en conflit ouvert en 1170. Cette année-là, un groupe de militaires mené par Chǒng Chungbu, Yi Ŭibang (李義方 ; 1121-1174) et Yi Ko (李高 ; ?-1171), s'empara du pouvoir par les armes, prenant par surprise la capitale et massacrant tous les fonctionnaires civils sur leur passage⁶⁶¹. Ils destituèrent le roi Ŭijong (毅宗 ; r. 1148-1170) qu'ils envoyèrent en exil sur l'île de Kōje, tandis que le prince héritier fut envoyé à Chindo⁶⁶² et installèrent sur le trône le frère du roi, connu sous le nom posthume de roi Myōngjong (明宗 ; r. 1170-1197)⁶⁶³. Le nouveau pouvoir militaire était toutefois très instable, et les conflits entre généraux étaient fréquents⁶⁶⁴. Il fallut attendre 1196 et l'accession aux commandes du pouvoir militaire par Ch'oe Ch'unghōn (崔忠獻 ; 1149-1219), pour que le nouveau régime se stabilise. Ch'oe Ch'unghōn fonda alors une dynastie de dirigeants militaires, connue sous le nom de Ch'oe d'Ubong (牛峰崔氏), qui se maintinrent au pouvoir pendant plus de soixante ans et sur quatre générations, de 1196 à 1259.

La prise de pouvoir des militaires modifia profondément le système économique du pays. Pour s'assurer des revenus économiques stables, Chǒng Chungbu lui-même fonda un grand nombre de propriétés agricoles privées à travers le pays (appelées *nongjang* 農

⁶⁵⁹ Les charges militaires donnaient accès à des rangs de cours inférieurs que ceux des fonctionnaires civils, même pour les plus hauts rangs, ce qui signifiait également des émoluments et gratifications moindres. Par ailleurs, le commandement général des armées était bien souvent confié à des fonctionnaires civils, de sorte que si les militaires, en tant que techniciens versés dans l'art de la guerre, menaient les combats, c'étaient bien souvent aux fonctionnaires civils que revenaient les honneurs lors des victoires. (PAK Yongun, 2008 : 472).

⁶⁶⁰ L'épisode lors duquel le jeune Kim Tonjung (金敦中 ; ?-1170), fils du célèbre lettré Kim Pusik (金富軾 ; 1075-1151), brûla avec une bougie la barbe du militaire Chǒng Chungbu (鄭仲夫 ; 1106-1179) est resté célèbre dans l'histoire. Chǒng Chungbu aurait répliqué en frappant Kim Tonjung, provoquant l'ire de Kim Pusik qui demanda au roi de passer le militaire à la torture. Chǒng Chungbu évita ce sort, mais il n'en nourrit pas moins une profonde rancœur à l'égard de Kim Tonjung (KRS : 128, 1a).

⁶⁶¹ KRSCY : 11 (1170.4).

⁶⁶² KRS : 29, 9b (1170.9.2).

⁶⁶³ KRS : 29, 9b (1170.9.2).

⁶⁶⁴ Dès 1173, de nouveaux troubles éclatèrent, instigués par un ancien soutien du coup d'état de 1170, pour restaurer Ŭijong sur le trône. Cette rébellion fut écrasée par le général Yi Ŭimin (李義旻 ; ?-1196) qui assassina Ŭijong sur son lieu d'exil. Une autre révolte fut réprimée l'année suivante. Dans le même temps, les militaires au pouvoir se disputaient l'hégémonie politique, ce qui conduisit à une série d'assassinats et de revirements politiques importants. Le pouvoir passa en 1178 entre les mains du général Kyōng Taesūng (慶大升 ; 1154-1183), puis quand celui-ci fut à son tour assassiné en 1183, entre les mains de Yi Ŭimin (PAK Yongun, 2008 : 477-479).

莊 ou *chŏnwŏn* 田園), pour son propre compte mais aussi pour son réseau de parents et de clients⁶⁶⁵. De même, les Ch'oe de Ubong firent du Sud du pays, en particulier des zones littorales et insulaires, l'assise de leur pouvoir économique. Ils possédaient ainsi de vastes « domaines nourriciers » (*sig'ŭp* 食邑) à Chinju (晉州) dont ils firent la pierre angulaire de leur pouvoir économique⁶⁶⁶. Chŏng An (鄭晏 ; ?-1251), puissant personnage à l'époque de Ch'oe U (崔瑀 ou Ch'oe Yi 崔怡, fils de Ch'oe Ch'unghŏn ; ?-1249), s'implanta dans la région de Haenam (海南), à la pointe sud-ouest du Chŏlla⁶⁶⁷. Les militaires développèrent ainsi un réseau économique tout le long du littoral, qui devint par la suite essentiel au maintien de la cour du Koryŏ durant les invasions mongoles. Les propriétaires de ces domaines ne résidant pas sur leurs terres mais généralement à la capitale, il était nécessaire d'acheminer les revenus de ces terres dans les provinces jusqu'à la capitale, comme pour les revenus des taxes. Il semble que le pouvoir militaire profita des convois de taxes du gouvernement pour transporter les revenus de leurs domaines privés jusqu'à leur demeure à la capitale⁶⁶⁸, un fait confirmé par les découvertes archéologiques récentes⁶⁶⁹. Le rôle centralisateur des treize greniers gouvernementaux fut affaibli, les taxes étant de plus en plus souvent expédiées par préfecture ou district à partir du XIII^e siècle, conduisant à une augmentation du nombre de navires affectés à ces

⁶⁶⁵ KRSCY : 12 (1174.12).

⁶⁶⁶ KRS : 129, 39b-40a (1243) ; KRSCY : 16 (1250.1) ; CH'OE Yŏnsik, 2011 : 364.

⁶⁶⁷ CH'OE Yŏnsik, 2011 : 364.

⁶⁶⁸ Citons en exemple le fait que la cour offrit en 1250 le droit au dirigeant militaire Ch'oe Hang, qui venait de succéder à son père, de transporter directement les revenus de ses « terres nourricières » (*sig'ŭp* 食邑) à Chinju jusqu'à sa demeure (KRSCY : 16, 1250.1). Si Ch'oe Hang déclina cette proposition, ce fait n'illustre pas moins la privatisation du système de taxes par les militaires à partir de la fin du XII^e siècle.

⁶⁶⁹ Les épaves Mado 1 (마도 1 호선) et Mado 2 (마도 2 호선) en particulier, fournissent un éclairage intéressant sur ce point. Le Mado 1, excavé en 2008-2009, a pu être précisément daté en 1208. Son chargement était principalement composé de céréales (riz, millet, sarrasin) et de produits de la mer (poisson et crabe en saumure), ou même de pâte de soja (*meju* 메주). Il portait en outre cinquante kilogrammes de charbon de bois et environ trois cents pièces de céladons, dont la majorité était de basse qualité. On a également retrouvé sur l'épave une série d'étiquettes en bois et en bambou inscrites à l'encre de Chine (*mokkan* 木簡), qui renseignent sur l'origine du chargement, les districts de 2^e classe de Hoejin (會津縣) et Chuksan (竹山縣 ; Chŏlla) (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2010). Le Mado 2, excavé à la suite du Mado 1 et qui coula à la même période que celui-ci, n'a pas pu être daté de façon aussi précise, mais on a déterminé qu'il remontait au début du XIII^e siècle. Le chargement est également similaire à celui du Mado 1 : céréales, saumures, etc., ainsi que deux jarres en céladon finement ouvragées contenant de l'huile de sésame dans l'une et du miel dans l'autre. Outre celles-ci, deux-cent trois pièces de céladons de basse qualité faisaient également partie du chargement, qui d'après les étiquettes, provenaient des districts de 2^e classe de Musong (茂松縣) et Koch'ang (高敞縣), et du district de 1^e classe de Kobu (古阜郡 ; prov. du Chŏlla) (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2011). Les étiquettes montrent que le chargement de ces navires, originaire de plusieurs districts du Chŏlla, était directement adressé à la demeure de militaires haut placés résidant à la capitale, suggérant donc qu'ils transportaient les revenus des domaines privés appartenant à ces hauts dignitaires. Il s'agit donc d'exemples concrets du système de transport instauré par le pouvoir militaire.

transports⁶⁷⁰. Ce système de transport par district plutôt que par grenier gouvernemental fut ensuite conservé jusqu'à la fin du Koryŏ⁶⁷¹, jusqu'à sa paralysie complète en raison de l'activité des pirates japonais⁶⁷².

I.2.B.2 L'irruption du pouvoir mongol au Koryŏ

C'est au Koryŏ que les troupes mongoles firent pour la première fois l'amère expérience des difficultés du combat naval. Il leur fallut près de quarante ans pour déloger la cour royale, retranchée sur une île (Kanghwa 江華島) pourtant éloignée de quelques centaines de mètres seulement du continent. Les relations entre le Koryŏ et les Mongols débutèrent en 1211 lorsqu'une ambassade coréenne auprès des Jin rencontra une troupe mongole et finit massacrée⁶⁷³. En 1218, un groupe de Khitan pourchassé par les Mongols pénétra au Koryŏ si bien que les troupes coréennes formèrent une alliance avec les Mongols pour les anéantir⁶⁷⁴. Ces derniers commencèrent alors à exiger du Koryŏ l'envoi d'un tribut annuel⁶⁷⁵. La cour consentit à établir des relations tributaires avec les Mongols et leur offrit un tribut en tissu de soie grossier, ce que les Mongols prirent en offense. L'année suivante, l'envoyé mongol « Chŏgoyŏ »⁶⁷⁶ (著古與 ; ?-?) transmit cette fois à la cour du Koryŏ une liste de produits précis (peaux de loutres, tissu de soie fine, tissu de rami fin, soie grège, encre, pinceaux, papier, du grémil pourpre bleu, etc.), jetant au pied du souverain coréen les ballots de soie grossière envoyées l'an passé⁶⁷⁷. Les exigences grandissantes des Mongols et le comportement jugé insultant de leurs envoyés détériorèrent les rapports entre les deux pays. En 1225, Chŏgoyŏ fut assassiné par des brigands alors qu'il rentrait du Koryŏ chargé de cadeaux diplomatiques, et les Mongols

⁶⁷⁰ YUN Yonghyŏk, 2009 : 129. Alors qu'au début du Koryŏ, chacun des onze greniers de la côte devait avoir à disposition six grands navires, soit une flottille totale de 66 navires pour l'ensemble des côtes sud- et ouest, on remarque que dans les années 1350, certaines provinces dépassaient largement leur quotas : 40 navires pour le seul Chŏlla en 1354 (KRS : 38, 21b), 200 en 1355 (KRS : 38, 28a).

⁶⁷¹ Le système de transport des revenus des *nongjang* via le système officiel de transport de taxes se poursuivit également (KRS : 123, 19b, 林貞杞傳).

⁶⁷² Cf. *infra*, p. 514.

⁶⁷³ KRSCY : 14 (1211.5).

⁶⁷⁴ KRSCY : 15 (1218.12).

⁶⁷⁵ KRS : 22, 17b (1219.8.29).

⁶⁷⁶ Nous donnons ici la prononciation coréenne des caractères. Nous ne savons pas à quel nom mongol cela correspond.

⁶⁷⁷ KRS : 22, 19b-20b (1221.8.13).

tinrent la cour coréenne pour responsable⁶⁷⁸. Finalement, ils lancèrent une première invasion de la péninsule en 1231⁶⁷⁹, et au bout de quelques mois atteignirent la capitale coréenne⁶⁸⁰. La cour coréenne déposa alors les armes et accepta de verser des compensations aux Mongols⁶⁸¹. Toutefois cette paix ne fut que provisoire, car les Mongols envahirent à nouveau la péninsule en 1235⁶⁸². Ce fut le début d'une longue guerre qui, pendant plusieurs décennies, ravagea la péninsule.

Les troupes coréennes étant dans l'incapacité de contenir l'avancée des troupes mongoles, la cour, sous l'impulsion du pouvoir militaire, profita de la première trêve pour déplacer la capitale sur l'île de Kanghwa en 1232⁶⁸³. Elle déplaça également de nombreux centres administratifs avec les populations qui en dépendaient sur des îles de la côte, les mettant ainsi hors d'atteinte des troupes mongoles⁶⁸⁴, qui pendant près de quarante ans furent ainsi tenues en échec. Le pouvoir militaire avait reconnu l'importance des réseaux maritimes permettant à la nouvelle capitale, coupée du continent occupé par l'ennemi, d'être reliée aux provinces du sud où se trouvaient la plupart des îles ainsi que les terres les plus fertiles, et où les militaires possédaient d'importants intérêts économiques⁶⁸⁵. Les Mongols, dont la puissance reposait avant tout sur la cavalerie, ne maîtrisaient pas l'élément maritime et eurent toutes les peines à déloger la cour du Koryŏ de son île. En 1256, ils mobilisèrent soixante-dix navires pour tenter de couper les voies d'approvisionnement en attaquant l'île de Ap'hae (prov. Chŏlla du Sud), mais ils furent repoussés par la marine coréenne stationnée dans le chenal entre l'île et le continent⁶⁸⁶. L'historien Kang Pongnyong parle ainsi d'une « politique maritime » (*haeyang chŏngch'aek* 海洋政策) déployée par le Koryŏ, qui au prix de nombreux sacrifices lui permit de tenir tête aux armées mongoles⁶⁸⁷. Le contrôle des îles, et donc des routes maritimes, était vital pour l'approvisionnement de la cour à Kanghwa par les provinces du sud. L'épave de l'un des navires de transports qui allaient et venaient entre Kanghwa

⁶⁷⁸ KRS : 22, 26b (1225.1.22)

⁶⁷⁹ KRS : 23, 1a (1231.8.29).

⁶⁸⁰ KRS : 23, 3b (1231.12.1).

⁶⁸¹ KRS : 23, 23b (1231.12.29). Notons que parmi les requêtes adressées par ces derniers au Koryŏ figuraient l'envoi de trente navires ainsi que trois mille marins (KRS : 23, 25b-26a 1232.5), probablement pour combattre la dynastie des Jin, avec qui les Mongols étaient également en conflit.

⁶⁸² KRS : 23, 29a (1235.7+.15).

⁶⁸³ KRS : 23, 14a (1232.6.16).

⁶⁸⁴ KRSCY : 16, 1233.5 ; 1245.5 ; 1248.3 ; 17, 1253.7 ; 1255.3.

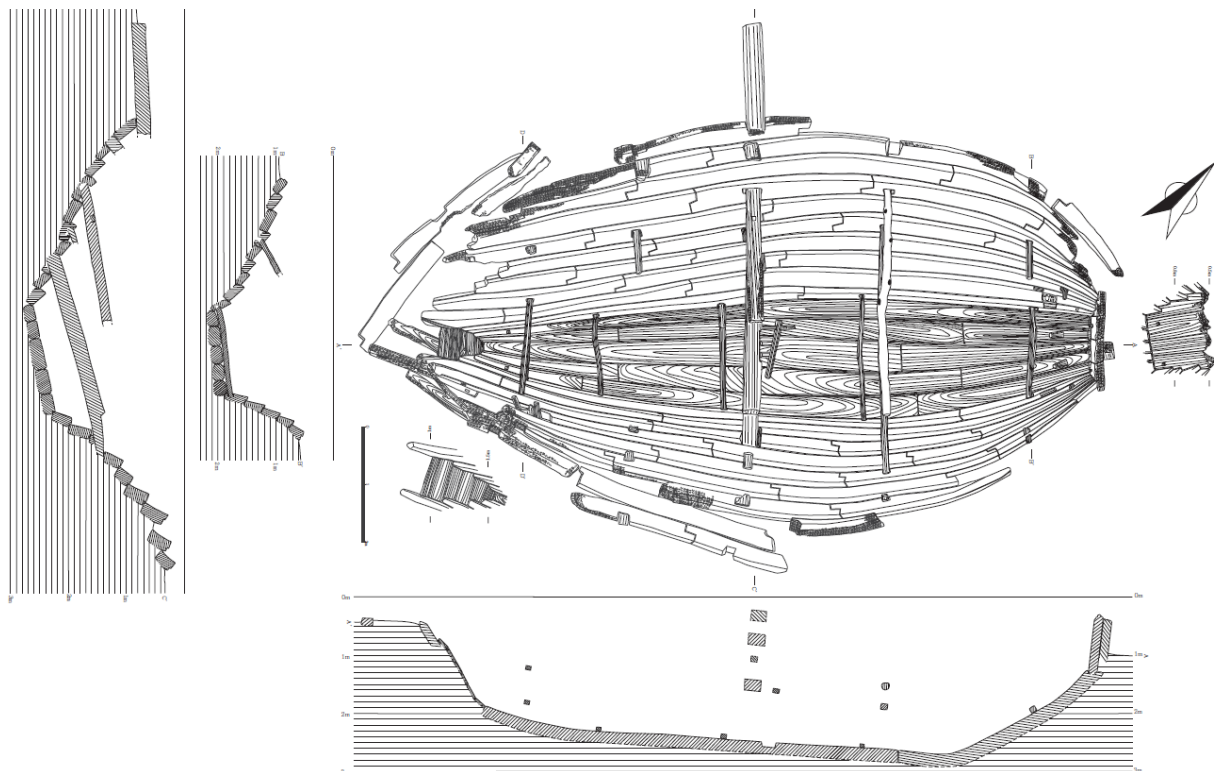
⁶⁸⁵ KANG Pongnyong, 2011 : 55-57.

⁶⁸⁶ KRSCY : 17 (1256.6).

⁶⁸⁷ KANG Pongnyong, 2016 : 169-170.

et le Chölla a récemment été excavée (Mado 3 마도 3 호선). Transportant des céréales, produits de la mer, céladons et tissus provenant du district de 2^e classe de Yösu (麗水縣 ; prov. Chölla du Sud), le navire sombra dans la passe d'Anhüng entre 1265 et 1268. Le Mado 3 était semble-t-il un navire transportant les revenus des domaines privés appartenant à des dignitaires du pouvoir militaire, si l'on se fie aux étiquettes retrouvées sur l'épave⁶⁸⁸.

Figure 24 : Plan de l'épave du Mado n° 3 (source : CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2012)



Le fonctionnement continu du transport maritime, en particulier du transport de taxes durant la période d'invasions, permit assurément à la cour de se maintenir pendant ces décennies sur l'île de Kanghwa⁶⁸⁹. Toutefois, cette résistance eut un prix. Une grande

⁶⁸⁸ CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2012.

⁶⁸⁹ Le pinceaux du lettré Ch'oe Cha (崔滋 ; 1188-1260) a immortalisé le balai incessant des navires approvisionnant Kanghwa : « Vaisseaux marchands, navires portant tribut, Les voiles s'enchaînent sur dix mille lieues ; les coques alourdies vont au nord, les bateaux allégés vont au sud ; les pointes de mâts se suivent, les proues se mordent la queue ; une brise et en un instant, ils se rassemblent de toutes parts ; les montagnes sont pratiques, les mers trompeuses, [mais] il n'y a rien qui ne soit transporté. » 商船貢舶萬里連帆、艤重而北棹輕而南、檣頭相續舳尾相銜、一風頃刻六合交會、山宜海錯靡物不載。[TMS : 2, "Pu" 賦, "Le pu des trois capitales" 三都賦 ; YUN Yonghyöok, 2009 : 43]. Le pu (chin. fu) est un genre littéraire

partie de la péninsule, qui n'était plus gardée par les troupes coréennes, fut ravagée par les troupes mongoles. En 1270, le roi Wŏnjong (元宗 ; r.1259-1274), de guerre lasse, répondit aux injonctions de Kubilai Khan et rentra à Kaesŏng. Les Mongols prirent ainsi possession de Kanghwa qu'ils pillèrent⁶⁹⁰ et incendièrent⁶⁹¹ afin d'éviter que des rebelles s'y installent à nouveau. Toutefois, les *sambyŏlch'o*, milices qui pendant des décennies furent le bras armé du pouvoir militaire, refusèrent les négociations et quittèrent la capitale à Kanghwa pour se réfugier sur l'île de Chin (珍島 ; prov. Chŏlla du Sud), où ils reconstruisirent un palais et proclamèrent roi un certain Wang On (王溫 ; ?-1271), membre d'une branche cadette descendante de Hyŏnjong (顯宗 ; r. 1010-1031). Ils firent de cette île leur nouvelle capitale⁶⁹², d'où ils lancèrent plusieurs raids contre la côte coréenne⁶⁹³, probablement dans le but de contrarier les préparatifs de la cour désormais soumise aux Mongols. Les *sambyŏlch'o* tentèrent même de former une alliance avec le Japon pour résister aux troupes mongoles, mais le *bakufu* ne répondit pas à leur appel⁶⁹⁴. Ils furent toutefois délogés de Chindo après moins d'un an passé dans l'île, subissant les attaques conjointes des armées de la cour du Koryŏ et des Mongols. Wang On fut tué et les dernières forces des *sambyŏlch'o* se réfugièrent à Cheju, d'où elles furent également délogées en 1273⁶⁹⁵, marquant la fin de la résistance aux Mongols.

Une des grandes conséquences de la soumission du Koryŏ aux Yuan fut l'annexion de Cheju, où les Mongols installèrent en 1276 le *darughachi*⁶⁹⁶ de T'amna (耽羅達魯花赤), y transportèrent leurs propres chevaux⁶⁹⁷ et en firent un immense haras⁶⁹⁸. L'île changea par la suite plusieurs fois de tutelle entre la cour du Koryŏ et la cour impériale, mais conserva des liens étroits avec les Yuan, de nombreux mongols y étant désormais implantés. Cette nouvelle population se constitua au cours des décennies suivantes en

ancien, à part de la poésie et de la prose, une sorte de prose rythmée de commémoration et de louange. Il y a dans ce texte une hyperbole à considérer comme une licence poétique, mais le ballet continu des navires de commerce et de transport de taxes alimentant la capitale à Kanghwa y est représenté avec réalisme.

⁶⁹⁰ KRS : 26, 35a (1270.6.5).

⁶⁹¹ KRS : 26, 36b (1270.8.11)

⁶⁹² KRS : 26, 36b (1270.8.19).

⁶⁹³ KRSCY : 19 (1271.2 ; 1271.3 ; 1271.4)

⁶⁹⁴ CHANG Tongik, 2004 : 268-269.

⁶⁹⁵ KRS : 27, 29b-30a (1273.6.1).

⁶⁹⁶ Les *darughachi* étaient des officiers mongols spéciaux, implantés dans les lieux stratégiques et chargés de superviser les tâches administratives et militaires locales pour le compte du pouvoir mongol. Ils étaient donc placés au-dessus des structures gouvernementales existantes.

⁶⁹⁷ KRS : 28, 17b (1276.8.25).

⁶⁹⁸ KIM Ir'u, 2003 ; 47-50.

puissance locale jouissant d'une influence importante dans l'île, jusqu'à l'effondrement de la dynastie des Yuan⁶⁹⁹. Une autre conséquence fut l'évacuation forcée de nombreuses îles du littoral, une mesure adoptée par les Yuan pour éviter le développement de nouveaux mouvements de résistance au Koryŏ. Le *Koryŏsa* mentionne par exemple qu'en 1271, la population de l'île de Kōje (巨濟島), une des îles les plus vastes de la péninsule mais aussi la plus proche du Japon, fut déplacée sur le continent⁷⁰⁰. La raison avancée dans ce document est que l'île fut « perdue à cause des Japonais » (因倭失土), faisant écho aux nombreuses évacuations ordonnées par la cour dans la seconde moitié du XIV^e siècle durant les incursions des pirates japonais⁷⁰¹. Cependant, cette évacuation étant bien antérieure aux attaques pirates, il est bien plus vraisemblable que cette évacuation fut en réalité motivée par l'existence de factions pro-*sambyŏlch'o* dans l'île⁷⁰², ou en préparation des futures expéditions contre le Japon. En effet, la cour de Kaesŏng dépêcha en 1271 deux ambassades au Japon pour menacer le pays d'un désastre imminent s'il ne répondait pas aux injonctions des Mongols⁷⁰³. Il est donc possible que l'évacuation corresponde également aux débuts des préparatifs militaires pour une expédition contre le Japon⁷⁰⁴.

Kōje ne fut cependant pas la seule île à être évacuée après la défaite des *sambyŏlch'o*. Nous avons évoqué plus haut le cas de Kanghwa, mais d'autres documents attestent d'une politique d'évacuation à plus large échelle. En effet, en 1278, lorsque les Yuan interrogèrent la cour du Koryŏ au sujet de propos rapportés par Hindu (忻都 ; ?-?), général mongol représentant la cour impériale au Koryŏ et chargé de préparer l'expédition contre le Japon. Selon le général, Kubilaï avait ordonné l'évacuation des îles et le déplacement de leurs habitants sur le continent, mais les autorités du Koryŏ les avaient depuis repeuplées. Les ambassadeurs du Koryŏ répliquèrent que la cour de Dadu n'avait fait que demander, en 1270, le retour de la cour royale à Kaesŏng, mais qu'elle

⁶⁹⁹ Cf. *infra*, p. 527.

⁷⁰⁰ KRS : 57, 18b. Voir aussi STYS : 32, 31a (慶尙道, 巨濟縣, 建置沿革).

⁷⁰¹ Nous reviendrons plus en détail sur les évacuations des îles au XIV^e siècle dans la partie suivante de cette étude. Cf. *infra*, « II.3.B.2 L'évacuation des îles au Koryŏ ».

⁷⁰² CH'ŎE Yŏnggho, 2002 : 139-161 ; KANG Pongnyong, 2016 : 171. Les *sambyŏlch'o* possédaient en effet des partisans dans le sud du Kyŏngsang (KRSCY : 19, 1271.1).

⁷⁰³ Le ton de ces ambassades était si menaçant que le Japon débuta la préparation de ses défenses contre une possible invasion dès cette année (AMINO Yoshihiko, 2001 : 197).

⁷⁰⁴ En 1272, les *sambyŏlch'o* lancèrent depuis Cheju une série d'attaques le long des côtes coréennes, y compris Kōje, où ils brûlèrent trois navires de guerre (KRS : 27, 35a-b, 1272.11.24), signe qu'une force militaire appartenant à la cour occupait l'île un an après son évacuation. Plus tard, le Koryŏ envoya en 1302 une lettre à la cour impériale dans laquelle il relata les efforts déployés pour la protection de l'empire contre le Japon. Le texte nous apprend que depuis 1283, Kōje était intégrée aux défenses côtières du Kyŏngsang situées face à Tsushima (KRS : 32, 14a-b, 1302.12).

n'avait pas donné l'ordre de déplacer les populations insulaires. Par contre, le Koryŏ avait vidé de leur population et administration les îles du Chŏlla et du Kyŏngsang qui étaient proches de Chindo et de Cheju où s'étaient réfugiés les *sambyŏlch'o* pour éviter qu'elles en subissent les déprédations⁷⁰⁵. Quand bien même seules ces deux provinces fussent visées par les décrets d'évacuation, la majorité des îles du pays y étant concentrées, cela représente des dizaines d'îles vidées de leur population. Il est en tout clair que les Mongols, qui ne désiraient sans doute pas devoir mener une nouvelle guerre dans la péninsule, ne voulait pas que le Koryŏ réinvestisse ses îles. Ils firent même désarmer la marine coréenne suite à une rumeur que la cour envisageait de se rebeller et de se réinstaller à Kanghwa en 1278⁷⁰⁶. La méfiance était de mise, même après la participation du Koryŏ à la première tentative d'invasion du Japon.

Il semble que cette politique d'évacuation des îles prit fin vers 1290, durant les troubles des rebelles mongols au Liaodong menés par Nayan et Khadan entre 1287 et 1293. Le Koryŏ était en première ligne face à ce soulèvement et ses frontières furent envahies par les troupes de Khadan en 1290, contraignant la cour à diffuser l'ordre général aux populations de se réfugier dans les forteresses de montagne et dans les îles⁷⁰⁷. La cour se déplaça même à nouveau à Kanghwa pour un temps⁷⁰⁸, alors que les Yuan en avaient jusqu'alors interdit l'accès aux Coréens. Ainsi, en 1293, la cour de Kaesŏng adressa aux Yuan la proposition suivante⁷⁰⁹ :

本國去水就陸時, 分珍島百姓, 亦移陸地, 而本地空閑. 在後耽羅申復摘入人民種田, 目今, 因哈丹賊軍, 不能於陸地種養, 若將耽羅人戶, 還入耽羅, 却將羅州附近百姓, 移入珍島, 種田資生爲便. (...)

« Lorsque notre gouvernement a quitté la mer pour se rendre sur le continent, nous avons divisé la population de Chindo pour la déplacer dans des sites de la grande terre, laissant l'île vide. Par la suite, T'amna demanda de réintroduire

⁷⁰⁵ KRSCY : 30, (1278.7). Notons également qu'en 1273, le Koryŏ avait demandé aux Yuan que les habitants de Cheju ne soient pas déplacés sur le continent mais autorisés à retourner à leurs anciennes occupations après la chute des derniers bastions des *sambyŏlch'o* (KRSCY : 19, 1271.2), une requête qui suggère que de telles évacuations étaient la règle pour les populations insulaires conquises par les Mongols.

⁷⁰⁶ KRS : 28, 30b (1278.3.9).

⁷⁰⁷ KRS : 30, 23a (1290.10.28)

⁷⁰⁸ KRS : 30, 23a (1290.11.5 ; 1290.11.8)

⁷⁰⁹ KRS : 30, 37b (1293.7.20).

les habitants dans les terres pour ensemercer les terres cultivables. À présent, à cause de l'armée rebelle de Khadan, nous ne pouvons plus cultiver nos terres sur le continent. Si nous pouvions renvoyer les gens de T'amna dans leur île et déplacer les gens de la région de Naju à Chindo pour qu'ils cultivent la terre et subviennent à leurs besoins, ensemercer les champs et pourvoir à la subsistance en sera plus commode. (...) »

Ce texte montre donc clairement que Chindo avait été vidée de sa population en 1271 et que l'accès à l'île était encore interdit vingt ans plus tard. Chindo ayant été la base des *sambyŏlch'o*, elle compta probablement parmi les îles pour lesquelles l'interdiction de s'y installer était la plus stricte, mais ce texte semble indiquer que cette première mesure d'évacuation des îles prit fin au début des années 1290, permettant aux populations du Koryŏ de s'y réinstaller. Il est en tout clair que lorsque les pirates japonais débutèrent leurs attaques contre la péninsule coréenne en 1350, les îles avaient déjà été repeuplées⁷¹⁰. Quoiqu'il en soit, il ne fait aucun doute que cette politique d'évacuation des îles du Koryŏ menée par les Yuan constitua un précédent que la cour coréenne avait encore à l'esprit lorsqu'elle ordonna elle-même de faire évacuer ses îles à partir des années 1350, et il est également probable que les Ming en eussent connaissance lorsqu'ils forcèrent les populations insulaires chinoises à s'installer sur le continent à partir des années 1370⁷¹¹. En ce sens, les répercussions des invasions mongoles sur la mer de Chine orientale se firent sentir pour plusieurs siècles.

I.2.C La mer dans le Japon féodal

Il va sans dire qu'en tant qu'archipel, la société du Japon fut tout au long de l'histoire façonnée par la mer. Cela se vérifie particulièrement pour l'Ouest du Japon⁷¹², relié au

⁷¹⁰ Cf. *infra*, « II.3.B.2 L'évacuation des îles au Koryŏ ».

⁷¹¹ Cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

⁷¹² Non que le nord-est de l'archipel ne fût pas lui aussi fortement influencé par la mer. Les populations aïnous vivant dans cette partie du Japon possèdent également une riche histoire et culture maritime (KAJIURA Atsushi, 1992 : 447-450). Toutefois, l'essentiel de leurs activités s'étant développé autour de la mer d'Okhotsk et dans le nord de la mer du Japon, ces populations furent largement tenues à l'écart des développements historiques qui eurent pour creuset la mer de Chine orientale.

continent par la mer de Chine orientale et le détroit de Corée, et qui fut fortement influencé par les apports techniques et culturels de la péninsule coréenne dès la préhistoire⁷¹³. La proximité de l'Ouest du pays avec le continent, son accès à la mer de Chine orientale, et la présence d'espaces maritimes protégés, à commencer par la mer Intérieure de Seto (瀬戸内海), eurent pour résultat de créer deux grands sous-ensembles culturels au Japon : un pays de l'Est, dont la culture médiévale, et en particulier la culture militaire, était avant tout basée sur le maniement de l'arc et la cavalerie, et un pays de l'Ouest, où la mer faisait partie intégrante des modes de vie et la puissance de nombreux seigneurs reposait sur la possession de navires et le contrôle d'une large population de gens de mer⁷¹⁴. Nous aurons largement l'occasion de revenir tout au long de cette étude sur les complexes rapports de pouvoir au sein de la société japonaise, aussi nous en tiendrons-nous ici à présenter quelques généralités sur le système politique du Japon médiéval et le rapport des autorités féodales aux affaires maritimes.

I.2.C.1 Développement de la féodalité japonaise

Le Japon possède certes une cour impériale, dont les origines précises se perdent dans l'Histoire, mais rarement le pays connut-il un pouvoir politique centralisé similaire à celui de la Chine ou de la Corée, et ce en dépit de l'introduction par la cour japonaise d'un système de gouvernance basé sur un ensemble de codes sur le modèle de la Chine des Tang dès les VI^e-VII^e siècles⁷¹⁵. En effet, les premiers échanges avec le continent chinois sont attestés dans les textes dès le I^{er} siècle⁷¹⁶, mais jusqu'à la fin du VI^e siècle, les pouvoirs de l'archipel étaient relativement passifs dans ces échanges. Dès lors, la cour du Yamato (大和) se mit à dépêcher de façon régulière des émissaires en Chine, à une fréquence moyenne d'environ une fois tous les vingt ans. La connaissance encore très imparfaite des routes et des conditions maritimes rendait ces navigations périlleuses, et les accidents étaient fréquents. Elles représentent toutefois une étape importante dans l'histoire du

⁷¹³ IKUTA Shigeru, 1992 : 321-328 ; MACE, François, 2009 : 27-28 ; CARRE, Guillaume, 2017 : 867-868.

⁷¹⁴ AMINO Yoshihiko, 1998 : 80-84.

⁷¹⁵ HERAIL, Francine, 2009 : 89-94.

⁷¹⁶ Cf. *Houhanshu* : « Récit des Barbares de l'Est » (東夷列傳), « an 2 de Jianwu Zhongyuan » (建武中元二年) ; MACE, François, 2009 : 33-34.

rapport du Japon à la mer de Chine orientale, certaines de ces navigations traversant directement de Kyūshū vers le continent⁷¹⁷. La cour du Yamato dépêcha en tout quinze missions diplomatiques en Chine entre 630 et 838, avant de les abandonner définitivement à la fin du IX^e siècle⁷¹⁸.

Le régime des Codes ainsi instauré grâce aux échanges avec le continent ne put toutefois être maintenu dans le temps, la cour japonaise ne possédant pas les mêmes moyens d'action et de coercition que la cour impériale chinoise. Se développa ainsi à partir du X^e siècle une société aristocratique qui vida peu à peu les institutions bureaucratiques de leur substance. L'essor de cette aristocratie s'accompagna d'une multiplication des domaines privés, appelés *shōen* (莊園), dans tout le pays, phénomène qui devint particulièrement saillant au XI^e siècle. En effet, à partir de cette époque, de plus en plus d'aristocrates et d'établissements religieux (sanctuaires ou monastères) commencèrent à recevoir des domaines qu'ils administraient directement et dont ils percevaient les revenus fiscaux, domaines sur lesquels la cour n'avait pas autorité⁷¹⁹. Le nombre de *shōen* crut rapidement, à tel point que vers le milieu du XII^e siècle, ces domaines privés en vinrent à couvrir la moitié ou plus des terres de chaque province⁷²⁰. Le paysage administratif du pays se transforma ainsi peu à peu en un damier de juridictions diverses et variées, entre domaines privés et unités administratives de tous acabits, dont la taille et l'organisation variaient fortement d'une localité à l'autre⁷²¹.

C'est de cette situation complexe qu'émergea la féodalité japonaise et la classe guerrière. Les propriétaires de domaines absentéistes confiaient généralement la gestion des domaines à des potentats locaux, qui s'enracinèrent peu à peu dans les provinces,

⁷¹⁷ SAEKI Kōji, 2006 : 78-82. Pour la cour japonaise, ces ambassades dépassaient largement le seul cadre diplomatique, et étaient l'occasion d'introduire depuis la Chine nombre de savoirs dans des domaines variés. Les navires portaient ainsi en Chine quantités d'étudiants et moines chargés d'étudier la civilisation chinoise et d'en rapporter produits artisanaux et livres sur des sujets aussi variés que les sciences et techniques, la religion, les lettres, le droit et l'administration (VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 10 ; HERAIL, Francine, 2009 : 91-94)

⁷¹⁸ Les raisons de l'arrêt de ces ambassades sont multiples, à commencer par l'état de la société des Tang, en proie à de nombreux troubles politiques, et la perte de l'attrait de ces missions par la cour japonaise (IKUTA Shigeru, 1992 : 344). L'activité des marchands du Silla en mer de Chine et l'essor d'acteurs tels que Chang Pogo au début du IX^e siècle offrit par ailleurs la possibilité aux Japonais le désirant de se rendre en Chine sur les navires de ces derniers. L'exemple le plus célèbre de voyage en Chine par ce biais est celui du moine japonais Ennin (円仁 ; 794-864), qui emprunta les navires de la flotte marchande de Chang Pogo pour rentrer de Chine au Japon en 847 (KANG Pongnyong, 2013 : 21-22).

⁷¹⁹ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 51.

⁷²⁰ HERAIL, Francine, 2009 : 201-204.

⁷²¹ AMINO Yoshihiko, 1998 : 149-151.

défrichèrent leurs propres terres, se militarisèrent même parfois, et gagnèrent peu à peu en autonomie⁷²². La compétition féroce qui se développa autour de l'accapartion des domaines et des exemptions conduisit ceux qui possédaient des capacités militaires à jouer un rôle prépondérant au sein de la société. C'est ainsi que dès le XI^e siècle se spécialisèrent dans les tâches policières et militaires certaines maisons aristocratiques, telles que les Minamoto (源氏) et les Taira (平氏), dont les services furent requis par la cour ou dans les provinces pour réprimer des conflits violents. Minamoto no Yoshiie (源義家 ; 1039-1108) s'illustra en écrasant la rébellion de notables des provinces du Nord dans la seconde moitié du XI^e siècle, et en profita pour s'implanter durablement avec son clan dans l'Est du pays⁷²³. Les Taira quant à eux assirent leur influence sur les régions maritimes de l'Ouest du pays. Réprimant la piraterie dans la mer Intérieure pour le compte de la cour dans années 1129-1135, Taira no Tadamori (平忠盛 ; 1096-1153) parvint à placer nombre des seigneurs locaux sous ses ordres⁷²⁴. Les années 1150 furent marquées par des rivalités au sein de la maison impériale et des régents Fujiwara (藤原氏). Or, les deux partis firent appel aux puissantes maisons guerrières pour régler le conflit, fournissant à ces derniers l'occasion de s'immiscer directement dans les affaires politiques de la cour. Taira no Kiyomori (平清盛 ; 1118-1181) et Minamoto no Yoshitomo (源義朝 ; 1112-1260) soutinrent tous deux le même camp qu'ils firent triompher, mais entrèrent eux-mêmes en conflit en 1159, et Yoshitomo fut tué. Dès lors, Kiyomori acquit une position prépondérante à la cour, au point de se faire nommer en 1167 ministre des affaires suprêmes (*dajōkan* 太政官), et en 1180 à installer sur le trône un empereur de deux ans, son petit-fils⁷²⁵. L'accession au pouvoir de Kiyomori avait toutefois fait nombre de mécontents, et en 1180, ses détracteurs dans le pays, Minamoto no Yoritomo (源頼朝 ; 1147-1199 ; fils de Yoshitomo) en tête, se soulevèrent contre lui. Débutèrent ainsi les guerres Genpei (源平合戦) qui avec la mort de Kiyomori en 1181 tournèrent à l'avantage des Minamoto, et le clan Taira et ses partisans furent balayés lors la bataille de Dannoura (壇ノ浦) en 1185⁷²⁶.

⁷²² AMINO Yoshihiko, 1995 : 136-137 ; SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 54-60.

⁷²³ HERAIL, Francine, 2009 : 207-208.

⁷²⁴ AMINO Yoshihiko, 1998 : 123-125 ; cf. *infra*, « I.4.B.1 Développement de la piraterie au Japon ».

⁷²⁵ HERAIL, Francine, 2009 : 209-210.

⁷²⁶ AMINO Yoshihiko, 1998 : 144-146.

Suite à cette victoire, Minamoto no Yoritomo, qui ne voulait pas prendre le pouvoir à l'intérieur de la cour impériale comme l'avait fait Kiyomori, passa plusieurs années à créer ses propres structures politiques dans l'archipel, concurrentes de la cour, jusqu'à fonder le *bakufu* de Kamakura en 1192⁷²⁷. Après sa mort en 1199, sa femme Masako (政子 ; 1157-1225), du clan Hōjō (北条氏), œuvra à pérenniser le pouvoir militaire qu'il avait créé tout en promouvant les membres de son propre clan, de sorte que les shoguns (d'abord le fils de Yoritomo, puis à sa mort en 1219 des membres de la maison des Fujiwara) n'occupèrent que des fonctions nominales, tandis que le pouvoir réel au sein du *bakufu* revint aux régents (*shikken* 執権) du clan Hōjō⁷²⁸. Avec la fondation du régime de Kamakura, la société japonaise, déjà fractionnée entre les diverses juridictions susmentionnées, se complexifia encore davantage, les guerriers s'imposant peu à peu dans les provinces, jusqu'à bien souvent prendre le pas sur les propriétaires de *shōen* ou les représentants de la cour impériale⁷²⁹. Le pouvoir guerrier appointa des gouverneurs militaires (*shugo* 守護) à la tête des provinces, choisis parmi ses hommes-liges (*gokenin* 御家人), et dont la charge n'était théoriquement pas héréditaire⁷³⁰. Théoriquement, car de véritables dynasties de protecteurs militaires se constituèrent bientôt dans certaines provinces. L'île de Kyūshū fut par exemple partagée entre trois grandes maisons seigneuriales, et qui à elles seules cumulèrent les protectorats de la vaste majorité des neuf provinces de l'île tout au long des XIII^e et XIV^e siècles : les Mutō (武藤氏 ; futurs Shōni (少弐氏) au Nord, les Shimazu (島津氏) au Sud, et les Ōtomo (大友氏) à l'Est⁷³¹. Outre les charges de protecteurs militaires, le *bakufu* octroya également à un grand nombre de ses vassaux la charge d'intendant militaire domaniale (*jitō* 地頭), charge héréditaire conférant à son détenteur le droit de percevoir une partie des recettes fiscales d'un domaine privé en échange de l'administration de ses affaires courantes et de la collecte de l'impôt. La nomination de ces intendants domaniaux dans les *shōen* permit au pouvoir guerrier de pénétrer toutes les strates de la société féodale sans nécessairement confisquer les

⁷²⁷ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 104-113.

⁷²⁸ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 116-123.

⁷²⁹ Les tensions entre le *bakufu* et la cour impériale éclatèrent d'ailleurs en conflit armé lors des troubles de l'ère Jōkyū (承久の乱) en 1221. L'empereur retiré Go-Toba (後鳥羽天皇 ; 1180-1239), désirent rétablir l'autorité impériale vis-à-vis de Kamakura, mais les guerriers se rallèrent derrière les Hōjō et écrasèrent le soulèvement en quelques mois. Si ce conflit fut bref, il eut des conséquences durables sur la société japonaise, la cour reconnaissant désormais les prérogatives du pouvoir guerrier. SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 121-124.

⁷³⁰ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 126.

⁷³¹ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 270.

domaines à leurs propriétaires, mais en érodant peu à peu les prérogatives de l'ancienne aristocratie nobiliaire⁷³². Les *jitō* en vinrent toutefois, dès la fin de la période Kamakura, à arracher aux propriétaires de domaines des portions entières de territoire, dont la taille dépendait du rapport de force entre les deux⁷³³.

Évidemment, cette évolution sociale et politique fut accompagnée de nombreuses frictions. La société japonaise de Kamakura, en particulier à partir de la seconde moitié du XIII^e siècle, fut ainsi marquée par une forte déstabilisation des rapports sociaux et des structures de pouvoir. Les gens du commun (*hyakushō* 百姓) entrèrent en conflit avec les seigneurs locaux, dont les demandes en matières d'impôts étaient toujours plus grandes ; les seigneurs locaux avec les propriétaires de domaines concernant le non-versement de redevances ou la question de la division du territoire ou de l'attribution des revenus fiscaux ; les membres d'une même famille entre eux pour savoir qui était le légitime légataire d'un domaine, d'une rizière, d'un bois, etc., autant de conflits qui submergèrent les tribunaux de la justice shogunale⁷³⁴. Ces conflits sociaux entre les divers acteurs à tous les niveaux de la société allèrent croissant tout au long de la période, jusqu'à finalement éclater en guerre civile à partir de 1333, connue sous le nom de « conflit des cours du Sud et du Nord » (南北朝の動乱⁷³⁵).

I.2.C.2 L'émergence des « seigneurs des mers »

Si le Japon des XIII^e-XIV^e siècle ne saurait en aucun cas être qualifié de « puissance maritime », la mer n'en demeurerait pas moins une composante essentielle de la puissance

⁷³² SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 126-130.

⁷³³ Pour une explication concise des attributions du *jitō* et de son évolution dans le temps, cf. *Dictionnaire historique du Japon*, « Jitō 地頭 ».

⁷³⁴ Pour ne rien arranger, certaines des politiques promues par le gouvernement shogunal attisèrent les flammes du mécontentement. Sans doute la plus décriée fut l'édit dit de « gouvernement par la vertu » (*tokuseirei* 徳政令), promulgué en 1297, qui, non content d'interdire aux hommes-liges du *bakufu* (nombre desquels s'étaient grandement appauvris en raison de la division des domaines génération après génération) de vendre ou céder en gage leurs terres, décrétait que toutes les terres qui avaient déjà fait l'objet de telles transactions devaient leur être instamment restituées sans aucune forme de compensation. De nombreux seigneurs, qui avaient parfois dépensé des fortunes pour acquérir une terre de l'un de ces hommes-liges appauvris, et sur laquelle ils étaient parfois installés depuis des années, perdirent du jour au lendemain l'usufruit de leur domaine. Loin d'apaiser les tensions, la mesure provoqua une nouvelle flambée des recours en justice (AMINO Yoshihiko, 2001 : 444-449 ; SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 134-138 ; 217-220).

⁷³⁵ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 215-220. Cf. *infra*, « II.2.A.1 L'embrasement de Kyūshū ».

économique et militaire de nombreux seigneurs, en particulier dans l'Ouest du pays⁷³⁶. Avec l'essor des domaines privés à partir du XI^e siècle, les eaux japonaises furent le théâtre d'un cabotage de plus en plus intense. Les recettes fiscales tirées de ces domaines, souvent perçues en nature, devaient être expédiées à leurs propriétaires, qui résidaient généralement à la capitale ou dans un autre centre urbain ou administratif (notamment Kamakura à partir du XIII^e siècle). Dans un pays couvert de montagnes comme le Japon, les voies terrestres étaient peu commodes, et la mer apparut comme une solution bien plus adéquate pour acheminer ces recettes fiscales, à l'instar des voisins chinois et coréens. La particularité du Japon réside dans le fait qu'il n'existait pas de pouvoir centralisé capable d'organiser ce transport de façon rationnelle à l'échelle du pays. Chaque propriétaire ou administration publique devait organiser son propre système de transport, donnant lieu à l'apparition d'agents spécialisés dans cette tâche, appelés *toimaru* (問丸)⁷³⁷. Avec la multiplication des domaines privés, les quantités de fret transitant par voie maritime dans les eaux japonaises connurent une rapide augmentation. La mer Intérieure en particulier, qui permettait de relier Kyōto et ses abords au reste du pays, devint le théâtre d'un intense trafic : cargaisons de céréales avant tout, mais aussi de textiles, de charbon de bois, de sel, de peaux, d'huile, de bois de construction, etc., étaient fréquemment expédiées des provinces vers les grands centres politiques⁷³⁸. Étant donné que les propriétaires des domaines ne consommaient généralement pas la totalité de ces redevances eux-mêmes, le surplus était écoulé sur les marchés du pays, stimulant ce faisant une économie marchande en plein essor. Les marchés se multiplièrent en effet à partir de la seconde moitié du XIII^e siècle⁷³⁹, alimentés par les *toimaru*, qui se transformèrent bientôt en véritables marchands chargés d'écouler les revenus des domaines pour le compte de leurs propriétaires⁷⁴⁰. Le développement des activités commerciales et financières au Japon favorisa également le développement d'un commerce maritime, porté par les navires marchands appelés *kaisen* (廻船 ; litt. « navires

⁷³⁶ AMINO Yoshihiko, 1998a : 80-84.

⁷³⁷ SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 79-84 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 259-260 ; CARRE, Guillaume, 2017 : 871, 876.

⁷³⁸ AMINO Yoshihiko, 1998a : 159-161.

⁷³⁹ AMINO Yoshiko, 1995, rééd. 2013 : 365 ; FARRIS, William W., 2006 : 142-143 ; CARRE, Guillaume, 2017 : 873.

⁷⁴⁰ FARRIS, William W., 2006 : 144 ; SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 80 ; CARRÉ, Guillaume, 2017 : 871, 876.

tournants »), qui depuis le XIII^e siècle allaient et venaient le long des côtes pour écouler des cargaisons de tous types à travers le pays⁷⁴¹.

L'essor rapide de l'économie marchande au Japon fut grandement stimulé par la diffusion de la monnaie de bronze chinoise à partir du XII^e siècle⁷⁴². D'abord limitée aux zones portuaires où résidaient les communautés marchandes chinoises, son utilisation s'étendit rapidement à toutes les couches de la société à partir du XIII^e siècle⁷⁴³. La monnaie fut d'ailleurs à partir de la fin du XII^e ou début du XIII^e siècle régulièrement employée dans le paiement des taxes et redevances dans les domaines, jusqu'au *bakufu* qui en 1226 demanda que de la monnaie lui soit envoyée en remplacement de redevances en tissu de chanvre⁷⁴⁴. Les seigneurs et propriétaires de domaines collectèrent ainsi de plus en plus souvent taxes et redevances sous forme de monnaie, qu'ils utilisaient ensuite pour acquérir sur les foires et marchés les denrées dont ils avaient besoin⁷⁴⁵. La monétisation des taxes et redevances impliquait de surcroît l'existence de marchés à l'intérieur des domaines ou à proximité, où les paysans et potentats locaux pouvaient écouler leur production afin d'amasser les sommes nécessaires au versement de l'impôt⁷⁴⁶. L'économie marchande japonaise devint à ce point dépendante des quantités de monnaie chinoise en circulation dans le pays que dans les périodes où les échanges avec le continent diminuèrent⁷⁴⁷, le nombre de marchés à l'intérieur du pays déclina également⁷⁴⁸.

C'est dans ce contexte d'essor rapide des circulations maritimes qu'apparurent des seigneurs dont la puissance économique et militaire ne reposait pas tant sur le contrôle de terres agricoles, mais plutôt sur celui de plages, de rades et d'îles, ainsi que des populations qui les occupaient : pêcheurs, sauniers, transporteurs, marchands, et dans certains cas, pirates⁷⁴⁹. Ce type de féodalité maritime, pour reprendre l'expression de

⁷⁴¹ AMINO Yoshihiko, 1998 : 133.

⁷⁴² KOBATAKE Hiromi, 2008 : 148 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 102-104.

⁷⁴³ ÔTA Yukio, 2010 : 163-170.

⁷⁴⁴ AMINO Yoshiko, 1995, rééd. 2013 : 365 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 105.

⁷⁴⁵ FARRIS, William W., 2006 : 144.

⁷⁴⁶ AMINO Yoshihiko, 1995 : 117.

⁷⁴⁷ Ce fut notamment le cas dans la seconde moitié du XIV^e siècle, suite à l'instauration de l'interdit maritime des Ming. Cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

⁷⁴⁸ ÔTA Yukio, 2010 : 172-174.

⁷⁴⁹ Nous reviendrons plus bas sur la place de la piraterie dans la société médiévale japonaise. Cf. *infra*, « I.4.B.1 Développement de la piraterie au Japon ».

Guillaume Carré⁷⁵⁰, tirait ainsi ses revenus de taxes sur la pêche, le saunage ou le commerce, de droits de péages sur les navires transitant par un port ou une portion de côte sous leur contrôle⁷⁵¹, etc. Ils contrôlaient de surcroît l'accès aux forêts de la côte, de sorte que les gens de mer vivant sur leurs terres dépendaient d'eux pour se procurer le bois nécessaire à la construction navale, au premier rang desquels figurait le camphrier (*kusu* 楠⁷⁵²), dont l'importance dans la tradition navale japonaise a déjà été notée plus haut⁷⁵³. Contrairement à la Chine ou au Koryō, le concept d'une marine de guerre spécialisée ne se répandit au Japon qu'au XVI^e siècle. Avant cela, ce que l'on appelait « navire militaire » (*heisen* 兵船) correspondait en réalité aux navires ordinairement employés pour le transport ou la pêche, réquisitionnés avec leur équipage et sur lesquels on embarquait des guerriers⁷⁵⁴. Ainsi, la puissance navale d'une maison seigneuriale ou d'une institution religieuse (sanctuaire ou monastère) dépendait généralement de la flottille de navires de transport qu'elle était en mesure de mobiliser, et non de la détention d'une marine composée de navires spécifiquement conçus pour le combat naval. Dans le contexte du Japon médiéval, les seigneurs implantés à l'intérieur des terres étaient dépendants du concours de ces seigneurs des mers, les seuls en mesure de mobiliser des effectifs navals conséquents. Taira no Kiyomori fut l'un des premiers acteurs du pouvoir central à comprendre l'importance stratégique de ces seigneurs et veilla à placer sous sa coupe les potentats de la mer Intérieure et du nord de Kyūshū, certains desquels étaient volontiers qualifiés de pirates par leurs rivaux⁷⁵⁵. Les Taira purent ainsi compter sur leur soutien lors de la bataille de Dannoura (壇ノ浦) en 1185, une bataille qui se disputa à la fois sur terre et sur mer⁷⁵⁶. Fait intéressant, la réquisition de ces navires de

⁷⁵⁰ CARRE, Guillaume, 2017. Peter Shapinsky emploie le terme de « sea lord » pour décrire ces seigneurs (SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 13), en se basant sur les expressions forgées par les historiens japonais Amino Yoshihiko (par exemple AMINO Yoshihiko, 1992 : 29-30), qui lui parle de « seigneurs de la mer » (*umi no ryōshu* 海の領主) et de Kishida Hiroshi (KISHIDA Hiroshi, 2001 : 352), qui lui parle de « *daimyō* de la mer » (*umi no daimyō* 海の大名).

⁷⁵¹ SHIROZU Satoshi, 1992 : 217-227 ; SEKI Shūichi, 2012 : 80-88 ; SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 24 ; CARRE, Guillaume, 2017 : 874-875.

⁷⁵² AMINO Yoshiko, 1992 : 25-26.

⁷⁵³ Cf. *supra*, p. 110.

⁷⁵⁴ ISHII Kenji, 1983 : 32-36 ; 60-61.

⁷⁵⁵ AMINO Yoshihiko, 1998a : 123-126.

⁷⁵⁶ ISHII Kenji, 1983 : 32-36 ; AMINO Yoshihiko, 1998b : 31-32 ; SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 79-80. Le *Azuma Kagami* rapporte que les Taira avaient rassemblé à cette occasion une force de 500 navires (*Azuma Kagami* : 4, 1185.3.24), chiffre certes impressionnant, mais qui n'est pas forcément irréaliste si l'on tient compte d'une part de la taille moyenne des navires de cette époque (cf. *supra*, p. 114), et d'autre part du fait que les Taira étaient alors le clan le plus puissant du Japon. Malheureusement pour eux, les Minamoto parvinrent également à obtenir le soutien d'un puissant seigneur des mers, en la personne de l'abbé du sanctuaire de Kumano (熊野), au sud de la péninsule de Kii (*Azuma Kagami* : 4, 1185.2.21 ; SOUYRI, Pierre-

transport pour les opérations militaires en temps de guerre eut pour conséquence à plusieurs moments de l'histoire de couper l'approvisionnement du Kansai et plonger la capitale dans la famine, comme lors des guerres Genpei (1180-1185) ou durant les invasions mongoles (les Hōjō avaient alors mobilisé une grande partie des navires de la mer Intérieure pour aller défendre Kyūshū)⁷⁵⁷. Dans un pays archipélagique dépendant du transport maritime et où les guerres étaient fréquentes, l'absence d'une marine militaire dédiée constitua à n'en pas douter un facteur récurrent de la perturbation des circulations matérielles dans le pays.

I.2.C.3 Les tentatives d'invasion mongoles et le renforcement imparfait du contrôle des côtes

Il est difficile d'exagérer l'impact qu'eurent les tentatives d'invasion mongoles sur la société japonaise. Les combats contre les troupes coréano-mongoles lors de la première invasion en 1274 furent rudes pour les Japonais, car les guerriers de Kyūshū n'étaient pas assez nombreux pour protéger l'ensemble de la côte. Fait intéressant, le bakufu décida après cette première invasion de lancer une contrattaque sur les côtes coréennes, une opération délicate placée sous le commandement de Shōni Tsunesuke (少弐經資 ; 1229-1292). Les sources mentionnent les ordres relatifs aux préparatifs ainsi que le recensement des navires et marins à Kyūshū à partir de la fin de 1275, qui se poursuivirent jusqu'au début du 3^e mois de 1276, moment où le corps expéditionnaire était pourtant censé appareiller⁷⁵⁸. Aucune source, tant coréenne que japonaise, n'atteste toutefois du départ de cette expédition, qui fut selon toute vraisemblance annulée. Plusieurs hypothèses ont été avancées pour expliquer l'abandon du projet : pour Ishii Kenji, le *bakufu* prit simplement conscience de la faiblesse des forces navales japonaises face à celles du Koryō⁷⁵⁹, tandis que pour Amino Yoshihiko, la raison s'expliquerait par l'impossibilité logistique de conjuguer cette entreprise avec la construction d'une

François, 2013 : 255), une région qui devint ensuite à l'époque Kamakura un des grands foyers de piraterie du pays (cf. *infra*, p. 457).

⁷⁵⁷ ISHII Kenji, 1983 : 35-36 ; SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 29.

⁷⁵⁸ CHANG Tong'ik, 2004 : 226-231 ; ISHII Kenji, 1983 : 36-37.

⁷⁵⁹ ISHII Kenji, 1983 : 37.

muraille défensive le long du rivage de la baie de Hakata, travaux censés débiter pendant que le corps expéditionnaire serait en Corée. Les travaux de construction débutèrent bien, mais l'ampleur de la tâche poussa le *bakufu* à sacrifier le projet d'expédition militaire au Koryō⁷⁶⁰. Ce dernier fut remis à l'ordre du jour dès la fin de la seconde invasion (1281), sous le commandement des seigneurs Shōni et Ōtomo. Le *bakufu* ordonna même dans cette optique la mobilisation de *akutō* (悪党 ; « bandes de vauriens »⁷⁶¹) des provinces de Yamato (大和国) et de Yamashiro (山城国)⁷⁶², mais une fois encore, ce plan ambitieux ne fut jamais exécuté⁷⁶³.

Il n'en reste pas moins que les deux tentatives d'invasions mongoles affectèrent profondément la société japonaise. L'organisation des défenses du pays permit au *bakufu* d'étendre son influence vers l'Ouest du pays. Alors que jusqu'alors, le Japon de l'Ouest avait été largement négligé par le *bakufu* de Kamakura, les invasions mongoles furent l'occasion pour les régents Hōjō de renforcer leur pouvoir à Kyūshū sous le prétexte de pourvoir à la défense du pays. Au nom de cette défense, ils installèrent des membres de leurs clans ou des clients à des positions stratégiques dans les provinces « frontalières », c'est-à-dire les zones occupant une position stratégique sur les routes maritimes de la mer de Chine orientale, telles que le Hizen ou Satsuma, mais aussi des voies navigables intérieures⁷⁶⁴. Le *bakufu* décida par ailleurs de créer une structure administrative à Kyūshū pour permettre aux guerriers désirant faire appel à la justice du *bakufu* porter réclamation au sujet de l'attribution des récompenses pour la participation à la défense du pays contre les Mongols, de le faire directement à Kyūshū sans avoir à se déplacer jusqu'à Kyōto comme c'était la pratique jusqu'alors. Le *bakufu* craignant — à raison — une nouvelle attaque mongole, il souhaitait éviter que les guerriers s'éloignent de leurs terres. Fut ainsi créé en 1293 l'office d'« inspecteur général du Chinzei » (*Chinzei tandai* 鎮西探題), dont le rôle était d'organiser la défense de Kyūshū, mais aussi et surtout de recueillir les doléances et contentieux des guerriers de l'île⁷⁶⁵. Ce poste, comme bien d'autres charges à travers le pays, fut confié à un membre du clan Hōjō. Ce faisant, les régents du *bakufu* empiétaient sur les attributions du Dazaifu, contrôlé par les Shōni, et

⁷⁶⁰ AMINO Yoshihiko, 2001 : 252-255.

⁷⁶¹ Cf. *infra*, p. 224.

⁷⁶² D'après les *Tōdaiji monjo* (東大寺文書 ; Manuscrits du Tōdaiji), cité dans KIM Kisōp, KIM Tongch'ōl (et al.), 2005 : 631 ; AMINO Yoshihiko, 2001 : 290.

⁷⁶³ SAEKI Kōji, 2003 : 155-156 ; AMINO Yoshihiko, 2001 : 286-290.

⁷⁶⁴ AMINO Yoshihiko, 2001 : 289 ; MURAI Shōsuke, 2013 : 68-69 ; SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 140-141.

⁷⁶⁵ AMINO Yoshihiko, 2001 : 431-433.

posèrent les bases d'un conflit entre les générations successives d'inspecteurs généraux de Kyūshū d'un côté et les Shōni de l'autre, conflit qui allait devenir l'un des principaux ressorts des guerres féodales à Kyūshū au XIV^e siècle⁷⁶⁶. Par ailleurs, les combats contre les Mongols n'ayant pas donné lieu à la confiscation de domaines dans le pays, le *bakufu* eut toutes les peines à offrir une compensation adéquate aux seigneurs qui avaient participé à la défense du pays. Les retards dans les attributions des récompenses créèrent dans le pays toujours plus de rancœur à l'égard des Hōjō, dont le pouvoir se faisait de plus en plus despotique⁷⁶⁷.

La crainte d'une nouvelle attaque persista longtemps au Japon, si bien qu'en 1289 se répandit la rumeur d'une troisième invasion⁷⁶⁸. En 1301, il fut rapporté au bakufu que des navires étrangers avaient débarqué sur l'île de Koshiki (甌島 ; province de Satsuma), mais qu'ils rencontrèrent une tempête et furent frappés par la foudre⁷⁶⁹, ce qui n'est corroboré par aucun texte chinois ou coréen, aussi s'agit-il selon toute vraisemblance d'une autre rumeur⁷⁷⁰. Ces tensions subsistèrent jusqu'au début du XIV^e siècle, incitant les autorités à imposer aux hommes-liges de Kyūshū des corvées de tours de garde le long de la muraille qui avait été construite en 1276 dans la baie de Hakata, avec un roulement tous les trois mois⁷⁷¹. Les invasions mongoles laissèrent également derrière elles un sentiment de terreur dans l'ouest du pays⁷⁷², mais aussi d'hostilité et de mépris à l'égard du Koryō⁷⁷³.

⁷⁶⁶ Cf. *infra*, « II.2.A.1 L'embrasement de Kyūshū ».

⁷⁶⁷ AMINO Yoshihiko, 2001 : 464-465.

⁷⁶⁸ CHANG Tong'ik, 2004 : 234-235.

⁷⁶⁹ *Hōjō kyūdaiki* 北條九代記 [Chronique des neuf générations de Hōjō] : 438. Cette crainte d'une nouvelle invasion mongole fut à tel point enracinée dans la société japonaise que lorsque les troupes du Chosŏn lancèrent une expédition militaire contre l'île de Tsushima en 1419 suite à une affaire de piraterie (cf. *infra*, p. 649), la rumeur d'une nouvelle attaque mongole, alors même que ceux-ci n'étaient plus maîtres de la Chine depuis un demi-siècle, se répandit au Japon (PELADAN Damien, 2018 : 685-694).

⁷⁷⁰ AMINO Yoshihiko, 2001 : 457.

⁷⁷¹ ŌBA Kōji (et al.), 2008 : 49.

⁷⁷² AMINO Yoshihiko, 2001 : 294.

⁷⁷³ Notons que ce sentiment d'hostilité existait déjà, en particulier au sein des élites de la cour impériale, mais tendit à se généraliser après les invasions mongoles (MURAI Shōsuke, 1997 : 42-45). Des ouvrages tels que le *Hachiman gudōkun* (八幡愚童訓 ; *Instruction sur Hachiman pour les enfants et les ignorants*), un livre datant de la fin de l'époque Kamakura vantant les mérites de la divinité de la guerre Hachiman (八幡), et qui participa grandement à la diffusion du mythe du « vent divin » (*kamikaze* 神風), reflètent clairement ce sentiment d'hostilité envers le voisin coréen. Le *Hachiman gudōkun* connut une très grande popularité dans la société médiévale, et contribua à renforcer le ressentiment des populations japonaises envers la Corée, notamment en diffusant une version remaniée du mythe de l'impératrice Jingū (神功皇后 ; 170-269), une figure légendaire qui durant l'Antiquité aurait lancé une expédition victorieuse contre la péninsule coréenne (MURAI Shōsuke, 1999 : 122-123). Si le mythe est bien plus ancien que l'époque de Kamakura, plusieurs modifications lui furent apportées : désormais, l'expédition était motivée par la punition du Silla qui avait tenté d'envahir le Japon, et l'impératrice, une fois débarquée dans la péninsule, grava sur une pierre avec la

À l'inverse, les relations avec la Chine des Yuan furent rapidement pacifiées. L'empereur Témur, successeur de Kubilaï, ne partageait pas le rêve de son père de soumettre le Japon, et privilégia la voie diplomatique pour faire entendre raison au Japon. Il y dépêcha en 1299 le moine Yishan Yining (一山一寧 ; 1247-1317) et quoique cette ambassade resta sans réponse officielle de la part du Japon⁷⁷⁴, les échanges reprirent⁷⁷⁵, et l'époque des Yuan fut même un nouvel âge d'or des échanges culturels entre la Chine et le Japon : en effet jamais les moines japonais ne furent aussi nombreux à aller séjourner en Chine pour y recevoir le Dharma que durant la brève période où la Chine était sous domination mongole⁷⁷⁶.

Notons que ces échanges florissants ne s'effectuaient pas sur des navires japonais, dont nous avons décrit plus haut les mauvaises qualités nautiques, mais sur des jonques chinoises, opérées par des marins chinois qui bien souvent étaient implantés au Japon, un point sur lequel nous reviendrons dans le chapitre suivant. Par conséquent, s'il existait au sein de la société japonaise des pouvoirs maritimes, le Japon n'était pas plus que le Koryō une « puissance maritime » à l'échelle de la mer de Chine orientale, qui restait dominée par le dynamisme commercial des marins chinois.

pointe de son arc la phrase : « Le roi du Silla est le chien du Japon » 新羅國ノ大王ハ日本ノ犬也 (*Hachiman gudōkun*, livre *kōbon* 甲本 ; cité par TSUKAMOTO Aki, 1996 : 825).

⁷⁷⁴ ENOMOTO Wataru, 2007 : 115-116 ; MURAI Shōsuke, 2010 : 74-75.

⁷⁷⁵ Nous reviendrons sur les échanges commerciaux du Japon avec la Chine plus bas.

⁷⁷⁶ Cette tendance, déjà entamée au milieu du XIII^e siècle, et se poursuivit jusqu'à la chute des Yuan dans les années 1360. Sur cette période qui dura près d'un siècle, les sources nous permettent de recenser plus de 220 moines japonais qui séjournèrent en Chine, mais aussi une trentaine de moines chinois qui vinrent enseigner au Japon. Murai Shōsuke dénomme cette période le « siècle des traversées de moines » (*dokaisō no seiki* 渡海僧の世紀). Cf. MURAI Shōsuke 2003 : 219-220 ; 2010 : 6-7.

Chapitre 3 : Les réseaux marchands de la mer de Chine orientale

Les États et pouvoirs politiques n'étaient pas les seuls acteurs maritimes au Moyen Âge. La mer de Chine orientale était régulièrement traversée par des acteurs privés se livrant au commerce maritime, au point que la période 850-1350 est parfois surnommée le « temps des commerçants maritimes »⁷⁷⁷. Ces marchands étant pour la plupart chinois, le terme de « temps des marchands chinois » semble toutefois plus adéquat⁷⁷⁸. Ce chapitre dresse les grandes lignes du fonctionnement des échanges commerciaux en mer de Chine orientale, se concentrant sur les réseaux tissés par ces marchands avec la Chine, le Japon et le Koryō, avant d'aborder les échanges entre le Japon et le Koryō.

I.3.A L'activité des marchands chinois

L'effervescence économique de la Chine des Song s'étendit bientôt aux autres rives de la mer de Chine orientale, grâce aux réseaux commerciaux créés par les marchands chinois. Si à partir du VIII^e siècle, les échanges en mer de Chine orientale étaient portés par les négociants du Silla, ces derniers furent peu à peu supplantés par les marchands chinois qui s'aventurèrent sur les mers à partir du milieu du IX^e siècle. Profitant de la politique de restriction du commerce maritime adoptée par la cour du Koryō⁷⁷⁹ et de la libéralisation du commerce extérieur par la cour des Song à partir de 1090⁷⁸⁰, les marchands chinois monopolisèrent les échanges commerciaux dans l'espace maritime est-asiatique. La mer de Chine orientale devint alors la mer des marchands chinois, dont les réseaux commerciaux s'étendirent sur l'ensemble des côtes⁷⁸¹.

⁷⁷⁷ VON GLAHN, Richard, 2014 : 249.

⁷⁷⁸ CARRE, Guillaume, 2017 : 876.

⁷⁷⁹ Cf. *supra*, p. 153.

⁷⁸⁰ Cf. *supra*, p. 130.

⁷⁸¹ ENOMOTO Wataru, 2008, rééd. 2014 : 17-18 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 249-251.

À cette époque, le commerce international chinois prenait généralement la forme d'entreprises collectives, plusieurs investisseurs mettant leurs ressources en commun pour affréter un navire. Les cargaisons et les fonds investis étaient placés sous la supervision de subrécargues appelés *gangshou* (綱首) ou *gangshi* (綱司⁷⁸²). Les navires étaient opérés par les capitaines (*chuantou* 船頭), qui souvent possédaient également une part de la cargaison, et qui parfois organisaient eux-mêmes les expéditions marchandes⁷⁸³. Ces subrécargues et capitaines s'établirent dans les pays où ils menaient leurs affaires, épousant parfois des femmes du pays⁷⁸⁴, et fondant leurs propres communautés. Au Japon, ces comptoirs chinois, connus sous le nom de *tōbō* (唐坊 ; « quartiers chinois »), se développèrent sur la côte de Kyūshū à partir de la fin du

⁷⁸² Chaque navire était généralement placé sous la supervision d'un seul subrécargue, mais il pouvait arriver que plusieurs subrécargues embarquent sur un même navire, comme le suggère l'expression « navire de plusieurs *gang* » (*hegangchuan* 合綱船), rencontrée dans le *Kaiqing Siming xuzhi* 開慶四明續志 [Suite à la monographie de Siming de l'ère Kaiqing], publié en 1259 : « Le navire de plusieurs *gang* des *gangshou* Fan Yan, Yu Chang et autres prend la mer et rentre dans son pays. » 綱首範彥華俞昶等合綱船放洋還國 (cf. MEI Yingfa 梅應發 (?-?), *Kaiqing Siming xuzhi* : j.8, « On accueille et questionne les gens rapatriés par le pays du Koryō » 收刺麗國送還人). Outre les quelques références textuelles sur leurs activités, nous pouvons également étudier les réseaux qu'ils formaient grâce à l'étude des céramiques d'import inscrites à l'encre de Chine (*bokusho tōjiki* 墨書陶磁器). Ces inscriptions portent souvent la mention « subrécargue » (*kōshi* 綱司), parfois précédée d'un patronyme, ou encore simplement un patronyme chinois. De telles céramiques ont été mises au jour en Chine dans des épaves destinées au commerce extérieur telles que le navire de Quanzhou (泉州沈船) (MUSEE PROVINCIAL DU FUJIAN SUR L'HISTOIRE DES ECHANGES INTERNATIONAUX DE QUANZHOU, 1987), mais aussi sur plusieurs sites japonais, à commencer par Hakata, où elles ont été retrouvées par centaines (Ōba Kōji, 2008 : 98-99). Quelques rares exemples ont été découverts sur d'autres sites : Rōkaida (樓楷田) à Matsuura (松浦市), où l'on a retrouvé deux tessons inscrits de porcelaine des Song, et dont un portant la mention clairement lisible « subrécargue » (*kōshi* 綱司) ; d'autres ont été retrouvés à Ojika, et à Higashi Sonogi (東彼杵町 ; dans la baie de Ōmura 大村灣), où l'un d'entre eux, parmi une concentration importante, porte le caractère *kō* 綱 (SAEKI Kōji, 2003 : 49 ; 2006 : 85). En Corée, d'importantes concentrations ont été retrouvées dans les eaux de Mado (馬島), à T'ae'an (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2013), et un tesson a également été excavé à Hūksan au Chōlla (INSTITUT DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE DU CHOLLA SUD, 2016 : 65-66), deux points de passage incontournables des routes navigables entre Kaesōng et le Jiangnan.

⁷⁸³ VON GLAHN, Richard, 2014 : 273.

⁷⁸⁴ VON GLAHN, Richard, 2014 : 274-275. Plusieurs exemples sont avérés au Japon. Les *Manuscrits des Aokata* mentionnent au milieu du XII^e siècle que la femme d'un certain « Capitaine Su de Hirado » (平戸蘇船頭), identifié comme Chinois (*sōjin* 宋人) s'était remariée après sa mort (*Aokata monjo*, vol. 1, n°12). De la fin de Heian au début de Kamakura, plusieurs générations des grands prêtres (*daigūji* 大宮司) du sanctuaire de Munakata (宗像神社) épousèrent des Chinoises, probablement filles de ces marchands, une pratique qui devait être courante dans la région de Hakata au Moyen Âge (SAEKI Kōji, 2003 : 28-30). Les cas sont moins bien documentés au Koryō, mais le *Koryōsa chōryō* fait état d'une affaire en 1174, où un fonctionnaire du nom de Song Yu'in (宋有仁 ; ?-1179) avait épousé la veuve du marchand chinois Xu Deyan (徐德彦 ; ?-? ; il pourrait être de la même famille que le subrécargue du Koryō Xu Derong 高麗綱首徐德榮, mentionné dans le *Songshi* en 1153 ; cf. SS : 487, « Récit du Koryō » 高麗傳), union qui lui permit d'amasser une grande fortune, puis la répudia en 1174 pour épouser la fille de Chōng Chungbu (鄭仲夫 ; 1106-1179), alors le dirigeant du régime militaire au Koryō (KRSCY : 12, 1174.12). Il semble que les veuves des marchands chinois étaient souvent riches et constituaient de ce fait de beaux partis tant au Koryō qu'au Japon.

XII^e siècle⁷⁸⁵. Le plus célèbre et le plus florissant était le port de Hakata, fondé dans la seconde moitié du XI^e siècle suite à l'abolition du Kōrokan (鴻臚館), l'hôtellerie gouvernementale en charge d'accueillir et héberger ces marchands⁷⁸⁶. Hakata apparut ainsi dans les sources du début du XII^e siècle sous l'appellation de « quartier chinois de la rade de Hakata » (*Hakatatsu tōbō* 博多津唐房⁷⁸⁷), et crût rapidement, au point que lors de troubles survenus dans la ville en 1151, les autorités du Dazaifu confisquèrent les biens de mille six-cents foyers, à commencer par celui de la veuve du marchand chinois Wang Sheng (王昇 ; ?-?). S'il est difficile d'affirmer que toutes ces habitations étaient celles de marchands chinois, nous pouvons toutefois avoir une idée de la taille de la ville à cette époque⁷⁸⁸. Les « subrécargues de Hakata » (*Hakata kōshu* 博多綱首) devinrent ainsi à partir du XII^e siècle les marchands au long cours les plus prolifiques de l'archipel japonais⁷⁸⁹. Si les sources coréennes ne notent pas l'existence de quartiers ou comptoirs spécifiques créés par les marchands chinois implantés au Koryō, leur présence dans le pays n'en est pas moins clairement attestée, principalement dans la capitale principale, Kaesōng, et son port extérieur, Pyōngnando (碧瀾渡)⁷⁹⁰. Du XI^e au XIII^e siècle, les sources coréennes mentionnent la venue de quelques cinq mille marchands des Song, un chiffre qui ne représente qu'une partie de l'ensemble des marchands opérant entre les deux pays,

⁷⁸⁵ Pour un recensement des emplacements présumés de ces comptoirs, voir YANAGIHARA Toshiaki, 2010 : 204-214.

⁷⁸⁶ Les vestiges du Kōrokan, qui se trouvent à Fukuoka, ont fait l'objet de fouilles dans les années 1980-1990. Cf. ŌBA Kōji, 2008 : 32-33.

⁷⁸⁷ HORIMOTO Kazushige, 2008 : 11.

⁷⁸⁸ SAEKI Kōji, 2003 : 27 ; KAWAZOE Shōji, 2008 : 51.

⁷⁸⁹ Près d'une vingtaine de ces subrécargues et capitaines chinois sont identifiables dans les sources japonaises des XII^e et XIII^e siècles (pour un tableau récapitulatif, voir ENOMOTO Wataru, 2007 : 66-69). Parmi ceux-ci, le plus emblématique est sans doute Xie Guoming (謝國明 ; ?-1253 ?), originaire de Hangzhou et qui s'installa à Hakata vers le début du XIII^e siècle. Il finança la fondation du Jōtenji (承天寺), qui devint l'un des temples les plus influents de la ville, organisa le séjour en Chine de moines japonais, et servit même d'intendant domanial pour le domaine d'Oronoshima (小呂島) qui appartenait au sanctuaire de Munakata. Xie Guoming comptait ainsi parmi les personnalités les plus respectées du Nord de Kyūshū (ENOMOTO Wataru, 2008 : 77 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 275-276).

⁷⁹⁰ Il existait une résidence (ou hôtellerie) gouvernementale pour les marchands étrangers, également appelée *tangsangwan* 唐商館 (« résidence des marchands chinois ») à Kaesōng, quartiers désignés pour les marchands chinois de passage à la capitale qui devaient y séjourner plusieurs semaines le temps de leurs affaires en attendant le renversement des vents pour le voyage retour (Yi Chinhan, 2016 : 46). La résidence permanente des marchands chinois est notamment attestée dans le *Songshi*, qui mentionne à la date de 1132 que 80 Chinois qui avaient « fui » au Koryō demandèrent par l'entremise du « subrécargue du Koryō » Zhuo Rong (高麗綱首卓榮 ; ?-?) l'autorisation de rentrer en Chine (SS : 487, 高麗, 紹興二年), une affaire qui suggère que le Koryō permettait aux Chinois le désirant l'autorisation de s'établir dans le pays (sur ce point, voir Yi Chinhan, 2014 : 19-21 et Yi Pyōnghūi, 2012 : 51-52). Les *gangshou* (cor. *kangsū*) chinois implantés au Koryō portaient généralement le titre de *togang* (都綱), « subrécargue en chef », les deux termes étant semble-t-il interchangeable (KRS : 69, 24b-25b).

nombre desquels s'installèrent dans la péninsule⁷⁹¹. Lorsque ces marchands venaient en Chine, ils étaient souvent identifiés en tant que « marchands du Koryō et du Japon » (*Gaoli, Riben shangren* 高麗、日本商人⁷⁹²), « navires japonais » (*wochuan* 倭船⁷⁹³, *wobo* 倭舶⁷⁹⁴, *Ribenzhou* 日本舟, etc.), « subrécargues du Koryō » (*Gaoli gangshou* 高麗綱首⁷⁹⁵), etc. Ces formulations ont conduit certains historiens à supposer une origine ethnique japonaise ou coréenne de ces marchands, mais les spécialistes s'accordent aujourd'hui sur le fait que ces appellations faisaient uniquement référence à leur pays d'appartenance, et non à leur origine ethnique. Toutes les données disponibles, tant au Koryō qu'au Japon, dénotent au contraire que ces marchands étaient d'origine chinoise et opéraient des jonques chinoises⁷⁹⁶. Ces jonques étaient probablement construites en Chine pour la plupart, mais certaines furent construites au Japon. Le cas le mieux renseigné dans les sources est celui de Chen Heqing (陳和卿 ; ?-?⁷⁹⁷), qui en 1216 offrit de construire une jonque pour le shogunat à Kamakura⁷⁹⁸. Chen bâtit avec soixante hommes la jonque sur la plage de Yuigahama (由比ガ浜), mais après cinq mois de labeur, il s'avéra que les eaux peu profondes de la baie de Yuigahama n'étaient pas adaptées pour un navire de cette taille, qui dut finalement être abandonné sur place⁷⁹⁹. Si ce cas particulier fut sans lendemain, d'autres sources laissent entrevoir la construction continue de jonques au Japon jusque dans la première moitié du XIV^e siècle, principalement dans la baie de Hakata⁸⁰⁰. En revanche, on ne possède aucune indication du fait que des résidents chinois aient construit sur place leurs propres navires, une absence qui pourrait s'expliquer par le fait

⁷⁹¹ KRS : 7, 35b, 1055.9.16 ; Yi Pyōnghŭi, 2012 : 44-45. Leur nombre eut tendance à baisser à partir de la seconde moitié du XII^e siècle, mais cela n'est pas tant le reflet d'une baisse réelle de l'activité que du fait que la supervision du commerce eut tendance à être transférée de la cour au régime des militaires. Les marchands ne traitant plus directement avec la cour, leur venue aurait donc été moins souvent rapportée dans les sources officielles (IM Kyōnghŭi, 2013 : 178).

⁷⁹² SS : 487, « Récit du Koryō » (高麗傳).

⁷⁹³ SS : 44, 1210.8, *gui-wei* 癸未.

⁷⁹⁴ YS : 29, 1325.11, *geng-shen* 庚申.

⁷⁹⁵ SS : 487, « Récit du Koryō » (高麗傳).

⁷⁹⁶ MURAI Shōsuke, 2003 : 234-235 ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 62-70 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 249-250 ; Yi Chinhan, 2014 : 19-20.

⁷⁹⁷ Chen Heqing est également mentionné dans le *Zenrin kokuhōki* pour avoir financé la confection de la grande statue de bouddha du Tōdaiji à Nara (*Zenrin kokuhōki* : k.1, « Chronique abrégée de la relique de dent du Bouddha du Shōzokuin » 正續院佛牙舍利略記). Cf. VON VERSCHUER, Charlotte, 2002 : 425.

⁷⁹⁸ *Azuma kagami* : 22, an 4 de Kenbo 建保 [1216], 11^e mois, 24^e jour.

⁷⁹⁹ *Azuma kagami* : 23, an 5 de Kenbo 建保 [1217], 4^e mois, 17^e jour.

⁸⁰⁰ Lorsque le moine Enrinbō (円琳房 ; ?-?) préparait en 1315 une expédition commerciale pour le compte du Gokurakuji (極楽寺) de Kamakura, il se rendit d'abord à Kyōto pour rassembler les fonds, puis à Chikushū (筑州, c'est-à-dire le Chikuzen 筑前國) pour y faire construire le navire (*Kamakura ibun* 鎌倉遺文, vol. 33, n°25543 ; ŌBA Kōji, 2017 : 29).

que l'on trouve peu de camphriers dans la péninsule coréenne, une essence qui était généralement employée pour construire la quille des jonques hauturières⁸⁰¹. Les camphriers étaient en revanche omniprésents dans le Japon de l'Ouest⁸⁰². Curieusement, il ne semble pas que les techniques de construction navales chinoises aient été transmises aux populations japonaises, qui jusqu'au XIV^e siècle continuaient à construire et naviguer sur des pirogues à bordages.

Ces marchands résidaient généralement dans des aires délimitées par les autorités centrales des pays dans lesquels ils s'établissaient, et entretenaient souvent avec les pouvoirs locaux d'étroites relations. Ils s'engageaient à suivre un certain nombre de règles, en échange de quoi les autorités parrainaient leurs activités. Ces relations pouvaient parfois s'avérer contraignantes pour la conduite des affaires, mais leur assurait le patronage et la protection de personnages puissants⁸⁰³. Dans le Japon de l'époque de Heian, le commerce extérieur était placé sous monopole gouvernemental et supervisé par le Dazaifu, mais à partir du second XII^e siècle, l'affaiblissement de la cour centrale permit à divers personnages et institutions influentes de s'arroger les bénéfices des échanges avec la Chine. Les efforts déployés par les Taira pour monopoliser le commerce maritime sont bien connus. En 1133, Taira no Tadamori (平忠盛 ; 1096-1153), le père de Kiyomori, fit directement accoster un navire chinois dans le domaine privé de Kanzaki (神崎荘), au Hizen⁸⁰⁴, dont il était le gestionnaire. Lorsque le Dazaifu porta réclamation, faisant valoir que cela contrevenait aux règles établies, l'empereur donna raison à Tadamori, ce dernier possédant une grande influence à la cour⁸⁰⁵. Cet incident marqua le début de la pratique par les propriétaires de domaines (institutions religieuses, nobles de cour, guerriers, etc.) de faire venir les navires chinois sur leurs propres terres. Kiyomori lui-même fit aménager le port d'Ōwada no Tomari (大輪田泊 ; futur port de Hyōgo 兵庫) afin de faire accoster les marchands directement au Kinai⁸⁰⁶. Après la chute des Taira, de nombreux pouvoirs (souvent appelés de façon générique *kenmon* 権門, « clans puissants ») développèrent leurs liens avec les marchands chinois, à commencer par les institutions religieuses

⁸⁰¹ CENTRE DE CONSERVATION DES VESTIGES MARITIMES DE MOKP'Ō, 1993 : 95 ; KIMURA Jun, 2016 : 165-166.

⁸⁰² ISHII Kenji, 1983 : 9-11.

⁸⁰³ ENOMOTO Wataru, 2008 : 77-78.

⁸⁰⁴ Situé dans la vallée de la rivière Chikugo (筑後川), entre son embouchure et l'actuelle ville de Kurume (久留米市). Pour un plan du domaine, cf. MURAI, Shōsuke, 1999 : 42.

⁸⁰⁵ MURAI Shōsuke, 1999 : 41-42 ; ENOMOTO Wataru, 2008 : 73-74 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 267-268.

⁸⁰⁶ MURAI Shōsuke, 1999 : 44-45 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 59 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 268-269.

(monastères et sanctuaires), qui comptaient parmi les principaux consommateurs de produits importés⁸⁰⁷. Les marchands recevaient ainsi fréquemment les titres de *jinin* (神人, « hommes des *kami* ») ou *yoriodo* (寄人, « employé »), c'est-à-dire des agents commerciaux en charge de l'approvisionnement de l'établissement, qui bénéficiaient de privilèges fiscaux. Les marchands chinois recevaient ainsi le patronage de l'institution, et investissaient les fonds avancés par cette dernière dans les missions commerciales⁸⁰⁸. Si les institutions religieuses se montrèrent particulièrement actives dans le commerce maritime, les pouvoirs séculiers du Japon ne furent pas en reste. Le cas de Saionji Kintsune (西園寺公経 ; 1171-1244) est resté célèbre : en 1242, ce personnage influent de la cour impériale finança l'envoi en Chine de bois de cyprès pour la construction d'un pavillon à destination de l'empereur de Chine, expédition qui revint avec dans ses cales la somme astronomique de cent millions de sapèques⁸⁰⁹. Le *bakufu* patronnait lui aussi ses propres expéditions commerciales⁸¹⁰. Grâce à ces puissants patrons, les marchands chinois remplissaient aisément leurs cales et bénéficiaient d'avantages divers, certains acquéraient même des terres dont ils prenaient parfois le nom⁸¹¹. Au Koryō, ils opérèrent d'abord sous le patronage de la cour, qui recrutait ceux qui présentaient des aptitudes particulières⁸¹², mais à partir de 1170, les régents militaires s'intéressèrent également de très près au commerce maritime. Ainsi en 1205, Ch'oe Ch'unghōn (崔忠獻 ; 1149-1219), qui détenait le pouvoir effectif dans le pays, fit révoquer le commissaire royal (*kamgōm'ōsa* 監檢御史

⁸⁰⁷ VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 113-114 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 273 ; CARRE, Guillaume, 2017 : 878.

⁸⁰⁸ ENOMOTO Wataru, 2007 : 71-72 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 272-273 ; 278.

⁸⁰⁹ VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 102-103.

⁸¹⁰ Il existait au XIII^e siècle un système baptisé *Gobun tōsen* (御分唐船 ; « navire chinois du *bakufu* »), vraisemblablement une flotte de jonques sous le patronage direct du shogunat et opéré par le Dazaifu. Très peu de choses sont connues à ce sujet, si ce n'est qu'il fut interrompu en 1264, et qu'un subrécargue de Hakata du nom de Zhang Xing (張興 ; ?-?), sous le patronage du sanctuaire de Hakozaki, possédait le titre de *gobun tsūji* (御分通事) correspondant possiblement à la fonction de traducteur pour le compte du *bakufu* ou du Dazaifu (SENO Seiichirō, 2010 : 191 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 278). L'arrêt de ce système ne signifia toutefois pas que le *bakufu* se désintéressât du commerce maritime. En effet, une partie de la cargaison de la jonque qui fit naufrage aux Gotō en 1298 alors qu'elle appareillait pour la Chine appartenait au clan Hōjō (*Aokata monjo*, vol. 1, n°70, n°71, n°72, n°73, n°75), preuve de la participation continue du *bakufu* dans le commerce extérieur.

⁸¹¹ HORIMOTO Kazushige, 2008 : 12 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 274. L'exemple le plus connu est celui du marchand Zhang Yong (張英 ; ?-?), qui durant la seconde moitié du XIII^e siècle prit le nom de « capitaine Torikai Jirō » 鳥飼二郎船頭, Torikai étant un toponyme à l'ouest de Hakata (SAEKI Kōji, 2003 : 28).

⁸¹² Selon le *Songshi*, « dans la capitale royale [du Koryō], il y a plusieurs centaines de Chinois. De nombreux gens du Fujian y viennent sur les jonques marchandes. [La cour] met à l'épreuve ceux qui ont des compétences, et les recrute à son service en leur proposant des émoluments, ou bien les retient de force jusqu'à la fin de leurs jours. » 王城有華人數百, 多閩人因賈舶至者, 密試其所能, 誘以祿仕, 或強留之終身 (SS : 487, « Récit du Koryō » 高麗傳).

⁸¹³) qui avait arrêté et fait donner la bastonnade à plusieurs marchands des Song pour avoir contrevenu aux interdits⁸¹⁴. Les interdits en question ne sont pas spécifiés, mais cette affaire suggère que ces marchands bénéficiaient de la protection de Ch’oe Ch’unghön⁸¹⁵. Son fils Ch’oe U (崔瑀 ; aussi appelé Ch’oe I 崔怡 ; ? – 1249) s’immisça également dans les affaires des marchands chinois. En 1231, il blâma un marchand qui avait contrevenu au contrat passé, la cour ayant commandé de la corne de buffle et le marchand ramenant des soieries à la place. Ch’oe U fit déchirer les soieries, emprisonner les épouses du marchand et de ses subordonnés. Le marchand revint avec quatre buffles vivants, dont il fit don au dirigeant⁸¹⁶. Si le commerce pour le compte des puissants avait ses avantages, il comportait également certains risques.

Si les tentatives d’invasions mongoles ne perturbèrent guère les échanges sino-japonais ⁸¹⁷, il semble que le nombre de Chinois implantés au Japon diminua au XIV^e siècle⁸¹⁸. Pour autant, les subrécharges chinois (ou sino-japonais) continuèrent à assurer les échanges entre la Chine et le Japon, souvent pour le compte de puissantes institutions religieuses. Ces dernières en vinrent même à devenir les principaux patrons des expéditions commerciales en Chine, généralement organisées pour rassembler les fonds nécessaires à la restauration ou à la construction d’édifices. Ces expéditions commerciales sont ainsi fréquemment désignées sous le terme de « navires chinois pour la réfection des monastères et sanctuaires » (*jisha zōei tōsen* 寺社造營唐船). Plusieurs

⁸¹³ Les « commissaires royaux » étaient vraisemblablement des fonctionnaires chargés de superviser les activités des marchands chinois (Yi Chinhan, 2014 : 21).

⁸¹⁴ KRSCY : 14, 1205.8.

⁸¹⁵ Certains historiens y voient une transgression par le pouvoir militaire des interdits à l’export frappant certains biens, probablement en contrepartie de dédommagements conséquents de la part des marchands (Yi Pyŏnghŭi, 2012 : 61).

⁸¹⁶ KRS : 129, 27b-43a ; KRSCY : 16, 1231.7.

⁸¹⁷ La venue de marchands japonais (ou plutôt sino-japonais) en Chine est avérée même entre les deux tentatives d’invasions mongoles. En 1279, quatre très grands navires marchands du Japon accostèrent à Qingyuan, et furent autorisés à mener leur négoce (YS : 132, « Biographie de Hacidai » 哈刺鯁傳 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 108). Les échanges tardèrent quelques années à reprendre après la seconde tentative d’invasion, à partir des années 1290. Ainsi en 1292, quatre navires firent le voyage en Chine, mais trois se perdirent en route dans une tempête, un seul atteignit les côtes de Qingyuan (Ningbo) (YS : 17, 1292.6, *jisi* 己巳). À la même époque, des marchands japonais qui revenaient probablement de Chine et qui faisaient halte à Cheju furent attaqués sur le chemin du retour par un groupe de brigands locaux (CHANG Tong’ik, 2004 : 235-241). Les *Manuscrits des Aokata* (*Aokata monjo* 青方文書) décrivent le cas d’un navire se rendant en Chine et qui s’échoua dans les Gotō en 1298, portant à son bord des marchandises appartenant à plusieurs dignitaires du *bakufu*, à commencer par le régent Hōjō lui-même (*Aokata monjo*, vol. 1, n°70, n°71, n°72, n°73, n°75 ; MURAI Shōsuke, 2003 : 229-232 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 109-110). Il est donc clair que les échanges avaient repris dès les années 1290, et s’intensifièrent ensuite après la venue au Japon du moine chinois Yishan Yining, portant une missive de la cour des Yuan, en 1299 (YS : 208, « Récit du Japon » 日本傳, 1299 ; MURAI Shōsuke, 2003 : 235 ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 115-116).

⁸¹⁸ HORIMOTO Kazushige, 2008 : 20.

exemples sont identifiés dans les sources : le navire dépêché par le Gokurakuji (極樂寺) en 1315, celui dépêché par le Shōchōjuin et le Kenchōji (勝長壽院・建長寺) de Kamakura en 1325 et le navire commissionné par le sanctuaire Sumiyoshi (住吉神社 ; province de Settsu 攝津國) affrété en 1332⁸¹⁹.

La meilleure illustration du fonctionnement de ce système est l'épave du Sin'an, évoquée précédemment. Si cette découverte fait date par la remarquable condition dans laquelle se trouvait la coque du navire, son chargement s'est révélé tout aussi instructif pour comprendre le fonctionnement ordinaire des échanges entre la Chine et le Japon dans la première moitié du XIV^e siècle. Les étiquettes récupérées dans la cale ont permis de déterminer que le navire naviguait entre Qingyuan et Hakata durant l'été 1323⁸²⁰. L'épave contenait vingt mille pièces de céramiques, principalement céladons et porcelaines chinoises, vingt-huit tonnes de pièces de monnaie (huit mille ligatures, soit huit millions de pièces), des bois précieux d'Asie du Sud-est, des produits médicaux, des lingots d'étain, de l'artisanat chinois en bois, en bronze, en argent, etc. Outre la cargaison, de nombreux effets de l'équipage et des passagers ont également été remontés à la surface, témoignant de la vie à bord et de l'origine de ces hommes. La présence de pions de *shōgi* (jeu d'échecs japonais), sandales *geta*, éléments de sabre japonais, miroirs japonais, ou encore céramiques de Seto, attestent qu'une partie importante de l'équipage était originaire de l'archipel. D'autres objets, comme une marmite de style chinois, signalent également la présence de Chinois à bord. Nous l'avons mentionné, certaines parties du chargement, en particulier les pièces de monnaie, étaient accompagnées d'étiquettes en bois inscrites à l'encre de Chine. 364 d'entre elles ont pu être récupérées par les archéologues⁸²¹. Elles renseignent sur le propriétaire ou destinataire du chargement, la date du chargement, et la nature des produits. Une partie importante du chargement était destinée au Tōfukuji (東福寺) à Kyōto (quarante-et-une étiquettes en portaient mention) ; six étiquettes portaient mention du Chōjakuan (釣寂庵), un ermitage du Jōtenji (承天寺) à Hakata, et trois du Hakozakigū (筥崎宮), sanctuaire situé à proximité

⁸¹⁹ VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 113-117 ; MURAI Shōsuke, 2003 : 232-238.

⁸²⁰ La date la plus récente sur les étiquettes du chargement est le 3^e jour du 6^e mois (MUSEE NATIONAL DES VESTIGES MARITIMES, 2006 : 268), suggérant donc que le navire a appareillé après cette date, mais sans doute avant la mauvaise saison du 8^e mois, durant laquelle les typhons sont nombreux (cf. *supra*, p. 60).

⁸²¹ MUSEE NATIONAL DES VESTIGES MARITIMES, 2006 : 270-289.

de Hakata (aujourd'hui dans l'agglomération de Fukuoka)⁸²². Les étiquettes nous apprennent également l'identité de l'opérateur du navire. En effet, 109 d'entre elles portent la mention « subrécargue » (*gangsī* 綱司), dont le patronyme était Wu (鳴) selon l'inscription à l'encre de Chine sur une des céramiques du chargement (*Wu gang* 鳴綱)⁸²³. Par ailleurs, les étiquettes de l'armateur comportent généralement la mention « privé » (*si* 私), contrastant avec les étiquettes du Tōfukuji, qui portent la mention « usage officiel » (*gongyong* 公用). Cela nous apprend que le principal investisseur de ce navire était le Tōfukuji, et qu'il s'agissait du « navire chinois pour la réfection du Tōfukuji », probablement destiné à financer la restauration du monastère dont une partie avait été détruite par un incendie en 1319⁸²⁴. Toutefois, le monastère ne finançait pas l'ensemble de la cargaison. Le subrécargue possédait une partie non négligeable du chargement et d'autres institutions religieuses principalement basées dans la région de Hakata avaient également investi dans l'entreprise. Les étiquettes montrent enfin que nombre de petits investisseurs participaient au voyage⁸²⁵. Il s'agit ainsi de la meilleure illustration du système des « navires chinois pour la réfection des monastères et sanctuaires » durant la première moitié du XIV^e siècle : si la majeure partie du capital provenait d'une grande institution religieuse, les navires étaient opérés par des marchands chinois, forts de leur savoir-faire nautique et commercial et de leurs capacités linguistiques⁸²⁶.

Durant la même période, les échanges entre le Koryō et la Chine, désormais sous la domination des Yuan, connurent de nouveaux développements. Les marchands du Jiangnan continuèrent à visiter les côtes coréennes durant la première moitié du

⁸²² MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE, 2005 : 25 ; MUSEE NATIONAL DES VESTIGES MARITIMES, 2006 : 268 ; ŌBA Kōji, 2017 : 13.

⁸²³ IM Kyōnghūi, 2013 : 169.

⁸²⁴ MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE, 2005 : 25 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 115-116 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 278-279.

⁸²⁵ Les noms de ces petits investisseurs, qui avaient peut-être embarqué sur le navire, figurent sur les étiquettes : Matashichi (又七), Tōjirō (とう二郎), Iyajirō (いや二郎), Kikuichi (菊一), etc. (cf. ŌBA Kōji, 2017 : 25).

⁸²⁶ ŌBA Kōji, 2017 : 28-29.

XIV^e siècle⁸²⁷, mais en nombre réduit par rapport à l'époque des Song⁸²⁸. Une partie des échanges passait probablement par le système de transports de taxes des Yuan, qui passait par Cheju et la côte occidentale du Koryŏ et s'appuyait sur une série de « relais maritimes » le long de la côte coréenne, ces derniers servant peut-être de ports pour ces échanges⁸²⁹. La nouveauté de cette période est le dynamisme des échanges avec le Nord de la Chine, principalement terrestres mais dont une partie empruntait les routes maritimes, notamment entre Zhigu (直沽 ; actuelle Tianjin 天津市) le Shandong et le Hwanghae⁸³⁰. Ce commerce n'était pas l'apanage des jonques chinoises, des navires coréens s'y adonnant également⁸³¹.

Les navires croisant en mer de Chine orientale échangeaient une grande variété de produits. Les marchands chinois exportaient de grandes quantités de produits manufacturés, en particulier des céramiques (principalement vers le Japon, peu au Koryŏ⁸³²) et des soieries. Les objets culturels, tels que les peintures ou encore les livres, figuraient également en bonne place⁸³³. Nous avons par ailleurs déjà évoqué les quantités colossales de monnaie de bronze exportées vers le Japon et, dans une moindre mesure, le

⁸²⁷ Yi Kanghan estime que les échanges avec le Jiangnan furent presque entièrement interrompus entre la fermeture des relais maritimes en 1303 et le début du règne de Kongmin (1352-1374) (Yi Kanghan, 2012 : 158 ; 2013 : 265-266), mais cette interprétation ne tient pas compte des sources mentionnant clairement la venue de marchands du Sud au Koryŏ durant cette période (sur ce point, voir par exemple Yi Chinha, 2014 : 29-30 ; Yi Pyŏnghŭi, 2012 : 56). Il est donc clair que les marchands du Sud étaient encore présents au Koryŏ durant la première moitié du XIV^e siècle. D'ailleurs, comme nous l'avons expliqué plus haut, il semble que les relais maritimes réouvrirent après 1303 (cf. *supra*, p. 147). Par ailleurs, Yi Kanghan cite un texte du lettré Wang Yi (王彝 ; ?-1374), (*Wang Changzong ji* 王常宗集 [Recueil de Wang Changzong] : j.4, « Compléments aux écrits » 續補遺, « Biographie des deux justes de Quanzhou » 泉州兩義士傳) comme la preuve de la reprise des échanges sous Kongmin (Yi Kanghan, 2011 : 206-207 ; 2013 : 274-275). Ce texte est un panégyrique racontant la vie de deux marchands de Quanzhou, Sun Tianfu (孫天富 ; ?-?) et Chen Baosheng (陳寶生 ; ?-?) qui connurent des débuts modestes, mais qui pendant plus de dix ans arpenterent sans cesse les mers, se livrant au négoce avec nombre de pays, dont le Koryŏ, et parvinrent se faisant à amasser une grande fortune. Le texte en lui-même est en effet daté de l'an 25 de Zhizheng (1365), mais les événements qui y sont rapportés semblent en réalité dater de la première moitié du XIV^e siècle. Wang Yi écrit en effet qu'« à cette époque, la Chine était paisible, boucliers et lances étaient rangés dans les entrepôts militaires, les rites et la musique florissaient » (方是時, 中國無事, 干戈包武庫中, 禮樂之化煥如也). Ce passage signifie que la décennie durant laquelle les deux marchands se livraient au négoce avec le Koryŏ précède la rébellion des Turbans rouges, qui débuta en 1351. De ce fait, l'interprétation de Yi Kanghan selon laquelle les marchands du Sud de la Chine ne visitaient plus (ou presque plus) les côtes du Koryŏ durant la première moitié du XIV^e siècle est à notre sens erronée.

⁸²⁸ La diminution des échanges est notamment attestée par la diminution des quantités de céramiques coréennes excavées dans les villes du Sud (PENG Shanguo, 2013 : 186-187).

⁸²⁹ Cf. *supra*, p. 144.

⁸³⁰ Yi Chinha, 2016 : 49.

⁸³¹ Yi Kanghan, 2013 : 193-196 ; Yi Chinha, 2014 : 28-29. À l'inverse du Sud, les quantités de céramiques coréennes eurent tendance à augmenter dans le Nord de la Chine durant l'époque des Yuan (PENG Shanguo, 2013 : 186-187).

⁸³² TANAKA Katsuko, 2013 : 221-222.

⁸³³ ENOMOTO Wataru, 2008 : 78 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 74-78 ; 119-120.

Koryō⁸³⁴, l'épave du Sin'an en contenant à elle seule vingt-huit tonnes (huit millions de sapèques). Faisaient également partie des cargaisons les plantes aromatiques ou médicinales telles que le poivre, les noix d'arec, les clous de girofle, le bois d'aloès, le bois de santal. Ces produits provenaient pour une large part d'Asie du Sud-est et étaient réexportés via les ports chinois, ces derniers faisant ainsi office de plaques tournantes commerciales entre les deux mers de Chine⁸³⁵. Également réexportés d'Asie du Sud-est, les animaux exotiques faisaient aussi parfois partie des produits échangés⁸³⁶. Le Japon exportait quant à lui principalement de l'or, du mercure, des perles, du soufre, de l'argent, ou encore du bois de construction. Les objets de l'artisanat japonais tels que les laques, éventails ou les sabres jouissaient également d'une grande réputation sur les marchés chinois⁸³⁷. Enfin, les principaux exports du Koryō étaient constitués de ginseng, de tissu de ramie⁸³⁸, de musc, de mercure, de pignons de pin (*songja* 松子 ; employés à des fins thérapeutiques), ou encore de céramiques⁸³⁹. La qualité des céladons raffinés du Koryō était reconnue et appréciée par l'aristocratie chinoise durant les époques Song et Yuan⁸⁴⁰. Lorsque Xu Jing visita le Koryō en 1123, il estima que « récemment, les techniques de fabrication sont devenues très raffinées et leur couleur et brillance sont des plus éclatantes⁸⁴¹ ».

⁸³⁴ Cf. *supra*, p. 155 ; 175.

⁸³⁵ VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 64-68 ; 115 ; 119.

⁸³⁶ Les oiseaux exotiques au plumage chatoyant, objets de curiosité et relativement simples à transporter par voie maritime, faisaient régulièrement partie des cargaisons des jonques qui croisaient en mer de Chine orientale. Les perroquets, qui n'étaient pas seulement splendides, mais possédaient de surcroît la faculté d'imiter les paroles des humains, étaient particulièrement convoités. Ils étaient en effet prisés par les empereurs chinois depuis l'Antiquité, comme en témoigne par exemple les tributs offerts à l'empereur de la dynastie des Liu Song (劉宋 ; 420-479) par des royaumes indonésiens en 430 et 449, qui comprenaient des perroquets rouges (REYES, Raquel A.G., 2015 : 108). Le *Zhufanzhi* (諸蕃志 ; 1226), ouvrage de Zhao Rukuo (趙汝适 ; 1170-1228), les mentionne parmi les produits couramment importés en Chine, principalement depuis le Champa (actuel Vietnam) (*Zhufanzhi* : 2, « Perroquets » 鸚鵡). Ils étaient ensuite réexportés vers le Koryō (KRS : 18, 9a, 1157.7.25) et le Japon (VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 79). Le perroquet que le marchand chinois Wang Man (王滿 ; ?-?) voulut présenter à la cour japonaise en 1066 mourut en route, de sorte que le marchand ne put en présenter que les plumes (*Fusōryakuki* 扶桑略記 : an 2 de l'ère Jiryaku 治曆 [1066], 5^e mois, 1^e jour ; *Hyakurenshō* 百練抄 : an 2 de l'ère Jiryaku [1066], 5^e mois, 1^e jour).

⁸³⁷ ENOMOTO Wataru, 2008 : 78 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 117-118 ; VON GLAHN, Richard, 2014 : 269-272.

⁸³⁸ Yi Kanghan, 2013 : 194-195.

⁸³⁹ Pour une liste détaillée des produits exportés par le Koryō en Chine au XIII^e siècle, cf. *Zhufanzhi* : 1, « Le Silla » (新羅國).

⁸⁴⁰ KATAYAMA Mabi, 2013 : 178-183 ; KOBAYASHI Hitoshi, 2016 : 66-67.

⁸⁴¹ GLTJ : 32, Cruches en céramiques (器皿, 陶尊 : 近年以來, 制作工巧, 色澤尤佳).

Les échanges ainsi portés par les jonques chinoises concernaient principalement des produits à forte valeur. Il s'agissait d'un commerce lucratif mais qui nécessitait des navires de grande taille, de bons navigateurs et un investissement initial élevé, ne serait-ce que pour se procurer la cargaison. *A contrario*, une grande partie des échanges entre le Japon et le Koryō semble avoir porté sur des produits de première nécessité ou à faible valeur ajoutée, ne nécessitant pas d'investissement initial conséquent.

I.3.B Le commerce Koryō-Japon

Peu de temps après l'établissement de la dynastie du Koryō, la cour coréenne envoya à deux reprises, en 937⁸⁴² et 939⁸⁴³, des ambassades auprès de la cour japonaise pour annoncer l'avènement de la dynastie des Wang et établir des relations diplomatiques officielles. La cour impériale japonaise refusa de répondre directement, et transmit sa réponse par le Ministère des Affaires suprêmes (*Dajōkan* 太政官) et par le Dazaifu, un protocole qui devint ensuite la règle pour les échanges officiels entre les deux pays⁸⁴⁴. Les échanges privés se poursuivirent comme à l'époque du Silla, les marchands coréens, dont nombre d'entre venaient de Cheju, fréquentaient régulièrement les côtes japonaises. Les relations officielles se cantonnaient généralement au renvoi de naufragés qui s'échouaient sur les côtes de Tsushima, des provinces de Iwami (石見國⁸⁴⁵), Inaba (因幡國⁸⁴⁶), au Chikuzen ou encore à Ōsumi (大隅國⁸⁴⁷), dans le Sud de Kyūshū, suggérant que ceux-ci fréquentaient les côtes de la mer du Japon et les rivages de Kyūshū⁸⁴⁸. Toutefois, ces mentions de renvoi de naufragés disparurent peu à peu des sources coréennes et japonaises, un résultat probable des restrictions imposées par la cour du Koryō sur l'activité des marchands coréens hors du pays à partir de la fin du x^e siècle⁸⁴⁹. La cour japonaise instaura des

⁸⁴² *Nihonkiryaku* 日本紀略 (*Abrégé des chroniques du Japon*), an 7 de l'ère Jōhei 承平 (937), 8^e mois, 5^e jour.

⁸⁴³ Fujiwara Tadahira (藤原忠平 ; 880-949), *Teishinkō kishō* 真信公記抄 (*Journal de Teishinkō*) : an 2 de l'ère Tennyō 天慶 (939), 2^e mois, 15^e jour.

⁸⁴⁴ SEKI Shūichi, 2017 : 95.

⁸⁴⁵ Correspond à la moitié ouest de l'actuelle préfecture de Shimane 島根県.

⁸⁴⁶ Actuelle préfecture de Tottori 鳥取県.

⁸⁴⁷ Actuelle préfecture de Kagoshima 鹿児島県.

⁸⁴⁸ SEKI Shūichi, 2017 : 96-98

⁸⁴⁹ Cf. *supra*, p. 153.

interdits similaires, toute traversée non autorisée étant sanctionnée. Il semble que ces restrictions s'adoucissent après les invasions des pirates jürchens et le rapatriement de captifs japonais par le Koryŏ en 1019⁸⁵⁰. Ce rapatriement rentrait dans le cadre des renvois de bon procédé entre les deux pays, mais nous remarquons dans les sources officielles coréennes qu'au XI^e siècle, les marchands japonais fréquentèrent plus souvent les côtes de la péninsule, celles-ci offrant semble-t-il une zone de contact pour échanger avec les marchands des Song. D'ailleurs, une partie de ces marchands établis au Japon étaient en réalité chinois⁸⁵¹. Ils venaient de diverses localités, à commencer par Tsushima et Iki, mais aussi de Hakata et même Satsuma (薩摩國), dans le sud de Kyūshū. Il semble que nombre de ces entreprises commerciales, qui présentaient un tribut à la cour et se doublaient de ce fait d'une dimension diplomatique, se rendaient à Songdo (Kaesong), et non pas simplement sur les côtes de la province de l'actuel Kyōngsang. Cependant, ces échanges périclitèrent à nouveau à partir du XII^e siècle, les mentions se faisant de plus en plus rares⁸⁵².

I.3.B.1 Des échanges restreints

Comme évoqué, la seconde moitié du XII^e siècle fut marquée par l'essor des circulations maritimes et le développement d'une économie marchande au Japon. Pour autant, les sources officielles du Koryŏ ne rapportent pas d'augmentation significative des venues de marchands japonais sur les côtes coréennes. Nous savons toutefois qu'un système d'échanges entre l'île de Tsushima et le Koryŏ fut mis en place à la fin du XII^e siècle, appelé « navire du tribut » (進奉船 ; cor. *sinbongsŏn* ; jap. *sinbōsen*). On observait déjà au XI^e siècle l'envoi d'ambassades portant tribut à la cour coréenne, venant de plusieurs provinces du Japon, y compris Tsushima, mais elles n'étaient pas régulières et différaient sensiblement du système en place au début du Moyen Âge. Pour commencer, les « navires du tribut » ne se rendaient pas jusqu'à Kaesŏng, mais se contentaient d'accoster à Kŭmju (金州 ; actuelle ville de Kimhae 金海市), qu'ils visitaient une fois par an au Koryŏ avec un ou deux navires,

⁸⁵⁰ SEKI Shūichi, 2017 : 97-98 ; KRS : 4,30b (1019.4.29). Cf. *infra*, p. 219.

⁸⁵¹ Cf. *infra*, p. 200.

⁸⁵² Yi Chinha, 2016 : 48.

selon les règles établies. D'après les travaux de Yi Young⁸⁵³, ce système fut probablement établi en 1169 par Taira no Yorimori (平頼盛 ; 1133-1186), nommé « adjoint majeur » (*daini* 大弐) du Dazaifu en 1168, ou Usa no Kimimichi (宇佐公通 ; ?-?), « adjoint mineur » du Dazaifu (*shōni* 少弐), sous l'impulsion de Taira no Kiyomori, dont nous avons déjà évoqué les dispositions pour le commerce extérieur. Ainsi, le terme « navire du tribut » se rapporte davantage au commerce officiel mené par les organes administratifs régionaux du Dazaifu et de Tsushima qu'à une marque du statut vassalique du Japon vis-à-vis du Koryō.

Les guerres entre les Minamoto et les Taira perturbaient probablement ces échanges. On sait notamment qu'en 1183, le Protecteur de Tsushima (*Tsushima no kami* 対馬守) Fujiwara no Chikamitsu (藤原親光 ; ?-?) se déclara pro-Minamoto, mais se trouvait encerclé par les forces des Taira particulièrement présentes dans l'ouest du Japon. Refusant de répondre aux injonctions d'envoi de troupes, il perdit ses titres et fut contraint à fuir au Koryō en 1185. La même année, les Minamoto remportèrent une victoire décisive à la bataille de Dannoura (壇ノ浦), et le vainqueur Minamoto no Yoritomo, futur fondateur du shogunat de Kamakura, dépêcha un émissaire pour s'enquérir de Chikamitsu à Tsushima. L'émissaire, apprenant que Chikamitsu s'était réfugié au Koryō, franchit le détroit et le ramena à Tsushima, trois mois après sa fuite⁸⁵⁴. Il est intéressant de noter que cette histoire n'est connue que grâce aux sources japonaises (le *Azuma Kagami*), et est absente des sources coréennes.

Le système perdura après l'effondrement du pouvoir des Taira jusqu'aux invasions mongoles, sous la supervision des Mutō, futurs Shōni, et qui comme nous l'avons vu devinrent les protecteurs militaires et les intendants domaniaux de Tsushima. Vers 1240, le Koryō envoya une ambassade au Japon au sujet d'un « navire du tribut », qui n'avait pas respecté pas les règles protocolaires et fut donc refusé. Le contenu de la missive de cette ambassade n'est rapporté dans aucune source de façon directe. Toutefois, le journal de Taira no Tsunetaka (平経高 ; 1180-1255), le *Heikoki* (平戸記 ; Journal du Chef du département de la Population Taira)⁸⁵⁵, rapporte des débats à la cour impériale après réception de la lettre. Les dignitaires du palais s'interrogeaient sur le sens de l'expression

⁸⁵³ Yi Young, 1999 : 43-72.

⁸⁵⁴ CHANG Tong'ik, 2004 : 121-123 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 14

⁸⁵⁵ Taira no Tsunetaka (平経高, 1180-1255), *Heikoki* (平戸記) : an 2 de l'ère En.ō 延応 (1240), 4^e mois, 12^e jour ; 13^e jour ; 14^e jour ; 17^e jour.

« navire de tribut », ignorant l'existence de ce système : « Existe-t-il depuis les époques passées ? », s'interroge Tsunetaka⁸⁵⁶. La cour mena une enquête dans ses archives, et trouva une missive du Koryō datant de 1206 et mentionnant ces « navires de tribut » de Tsushima. Tsunetaka en reproduit le contenu dans son journal, grâce à quoi le document nous est connu. Selon cette lettre, le 14^e du 1^e mois de 1206, un certain Akiyori (明頼 ; ?-?), était venu mouiller avec trois navires portant en tout quarante hommes dans le port au sud de Kūmjū. Le lieutenant-général (*pang'ōsa* 防禦使) de la ville avait envoyé un traducteur pour s'enquérir de l'objet de leur visite, sur quoi Akiyori s'était dit envoyé de Tsushima et présenta une lettre. Celle-ci ne respectait pas les formes protocolaires du tribut et fut refusée par les Coréens, qui écrivirent au Japon pour expliquer que la lettre du « tribut » devait émaner de « telle province de tel pays » (*moguk moju* , 某國某州). La lettre évoque également un cas datant de 1205, celui d'un certain Korehira (伊平 ; ?-?) qui s'était présenté sur un navire portant onze personnes, et dont la lettre était adressée au Bureau de l'hospitalité (*Yebinsōng* 禮賓省), contrairement au protocole. Les deux cas cités seraient-ils de fausses communications diplomatiques envoyées pour profiter des relations officielles qui donnaient probablement accès à des privilèges commerciaux importants ?

Bien que ce système se déroulait dans un cadre officiel avec l'appellation de « tribut », il s'effectuait entre administrations régionales, et n'apparaît donc que rarement dans les archives des autorités centrales. Il est ainsi difficile d'avoir une idée précise de son déroulement et de son ampleur. Toutefois, en 1263, une affaire de piraterie donna lieu à un nouvel échange diplomatique entre les deux pays⁸⁵⁷, lors duquel le Koryō rappela que « depuis que nos deux pays ont lié des relations et communiquent, il a été convenu que chaque année vous apportiez une fois tribut à l'aide d'une flotte qui ne dépasse pas deux navires, et que la présence d'autres navires prétextant autres affaires, causant des troubles dans les villages de nos côtes, seraient fermement sanctionnés »⁸⁵⁸. Ces échanges ne représentaient donc pas plus de deux navires par an, un volume et une fréquence restreints, les plus grands navires japonais ne dépassant pas les 30 tonnes de

⁸⁵⁶ 自往代已有此事歟 (*Heikoki* : an 2 de l'ère En.ō 延応 (1240), 4^e mois, 12^e jour).

⁸⁵⁷ Cf. *infra*, p. 232.

⁸⁵⁸ 自兩國交通以來, 歲常進奉一度, 船不過二艘, 設有他船枉憑他事, 濫擾我沿海村里, 嚴加徵禁, 以爲定約 (KRS : 25, 31a-b).

chargement en lourd⁸⁵⁹. Ces échanges officiels s'élevaient donc dans le meilleur des cas à 60 tonnes de marchandises par an, moins de la moitié du chargement d'une seule jonque chinoise.

Yi Young estime que ce système de « tribut » fut interrompu en 1266, en raison de l'envoi des premières ambassades mongoles au Japon via la péninsule coréenne⁸⁶⁰. Le *Koryōsa* rapporte toutefois qu'un navire japonais se présenta à Kūmju en 1272. Le sous-gouverneur du Kyōngsang, craignant que les Yuan apprennent que le Koryō avait des échanges officiels avec le Japon, lui ordonna secrètement de s'en retourner, mais l'affaire fut tout de même éventée⁸⁶¹. Il est possible que le navire tributaire se soit poursuivi pour quelques années après 1266, mais il ne fait aucun doute qu'il fut définitivement interrompu à partir des tentatives d'invasion mongoles.

Ces échanges officiels étaient-ils pour autant les seuls qui existaient entre le Japon et le Koryō ? Les événements entourant les invasions mongoles laissent supposer que les populations du sud de la péninsule coréenne entretenaient avec l'archipel des liens plus fréquents que la simple réception annuelle des navires tributaires de Tsushima. Cela est suggéré par l'ambassade dépêchée par les Sambyōlch'o pour demander assistance militaire au Japon en 1271⁸⁶², la visite de gens de Cheju au Japon et aux Ryūkyū rapportée en 1272⁸⁶³, ou encore le fait que certains Coréens tentèrent en 1270 de se réfugier au Japon pour fuir l'avancée des Mongols⁸⁶⁴. De même, la missive dépêchée par le Koryō au Japon en 1227 suite à des faits de piraterie⁸⁶⁵ suggère qu'il existait au début du XIII^e siècle des échanges informels. L'inspecteur du Chōlla y écrit que « considérant que depuis longtemps les habitants de l'île Tsushima de ce pays viennent présenter des produits locaux et chaque année cultiver les bonnes relations [entre nos pays], notre dynastie a aussi fait spécialement construire une résidence (pour eux) suivant ce qui leur convenait,

⁸⁵⁹ Au sujet des navires, cf. *supra*, « I.1.C.3 Les pirogues à bordés du Japon ». Nous pouvons déduire que les navires employés pour ces échanges étaient des pirogues à bordés typiques du Japon médiéval de par le nombre de membres d'équipages des navires refusés en 1205 et 1206 (11 personnes en 1205 et 13 personnes par navire en moyenne pour 1206), correspondant aux chiffres enregistrés au Japon à la même époque. Cf. ISHII Kenji, 1983 : 34.

⁸⁶⁰ KRSCY : 18 (1266.11) ; Yi Young, 1999 : 71-72.

⁸⁶¹ KRS : 27, 33b (1272.7.8).

⁸⁶² Cf. *infra*, p. 165.

⁸⁶³ Cette route était probablement régulièrement employée par les gens de Cheju depuis déjà longtemps. Cf. *supra*, p. 94.

⁸⁶⁴ KRS : 26, 39a (1270.12.20) : « De plus, des gens du Koryō qui s'apprêtaient à se rendre au Japon mais qui se sont soumis rapportent : 'autrefois, le Japon présentait un tribut annuel au Koryō' » (又見有將到日本國歸附高麗人說 往者日本歲貢高麗).

⁸⁶⁵ Cf. *infra*, p. 229.

les soulageant (de leur peine) par confiance dans leurs bienfaits. Ainsi les habitants des districts et préfectures côtières et des îles, connaissant la qualité de leurs échanges antérieurs n'avaient ni doute ni restriction »⁸⁶⁶. Cette dernière partie suggère que les navires japonais visitaient plus que le seul port de Kūmju (Kimhae) et que les populations du reste de la côte avaient l'habitude de les fréquenter sans méfiance particulière. Le fait que Fujiwara no Chikamitsu y trouva refuge en 1185 semble le confirmer. On peut supposer que ces échanges étaient le prolongement du développement des circulations maritimes à l'intérieur du Japon à cette époque. Ces circulations s'étendaient jusque dans le détroit de Corée, comme en témoigne un document cité dans le *Kanchūki* (勘仲記) à la date de 1287⁸⁶⁷ mais qui date en réalité du début du XIII^e siècle⁸⁶⁸. Dans ce texte, le protecteur de Tsushima, Minamoto no Mitsutsune (源光經), informa la cour impériale de réclamations quant au non-respect des zones de pêche de Tsushima, expliquant que « dans cette île, il n'y a à l'origine pas un arpent de rizière ni une branche de mûrier, aussi ne parvient-on que péniblement à s'acquitter des taxes et corvées pour le grenier de la capitale grâce aux crustacés et algues des fonds marins. Cependant, des résidents d'autres provinces viennent (dans l'île) et les exploitent à leur guise. Cela se peut-il donc ? »⁸⁶⁹. Mitsutsune déplore que les gens du protecteur militaire (Mutō Sukeyori) perçoivent les taxes sur les navires marchands qui vont et viennent entre l'île et Kyūshū⁸⁷⁰. Ce document illustre l'essor du pouvoir guerrier et l'irruption de ses représentants dans les domaines autrefois du ressort de la cour, les conflits concernant leurs juridictions respectives, et le développement du trafic maritime le long des côtes de Kyūshū. Ce document laisse ainsi entrevoir que dès le début du XIII^e siècle, Tsushima était visitée par de nombreux marchands et pêcheurs d'autres provinces, pas toujours soucieux de respecter les édits locaux. Les circulations de caboteurs japonais le long des côtes coréennes que les sources

⁸⁶⁶ Cf. *infra*, p. 230.

⁸⁶⁷ *Kamakura ibun* (鎌倉遺文), vol. 21, n°16289 ; *Kanenakakyōki* (兼仲卿記), an 10 de l'ère Kōan 弘安, 7^e mois, 3^e jour. Le *Kanchūki*, aussi appelé *Kanenakakyōki* (兼仲卿記) est le journal du noble de cour Fujiwara no Kanenaka (藤原兼仲 ; 1244-1308), dont la partie conservée couvre la période 1275-1294.

⁸⁶⁸ ARAKI Kazunori, 2017 : 16.

⁸⁶⁹ 當島者、本自無一步一枝之田桑、只以海底之貝藻、僅備京庫之調庸、而他國住人等渡來、恣犯用之條、理可然哉。

⁸⁷⁰ « Dans cette île, ne possédant à l'origine pas de rizière, il n'y a pas de règles établies pour l'envoi des impôts en produits régionaux à la capitale. Alors que l'on pouvait pourvoir à cet impôt en y affectant les taxes prélevées sur les navires marchands qui accostent dans l'île, récemment les gens du protecteur militaire ne respectent pas les règles du ministre de la province et accaparent complètement (les taxes sur les navires marchands). Cela se peut-il donc ? » 當島者本自依無田地、京都濟物無式數、廻船商人等着岸之條、以前分之辨、可充濟物之處、近代守護人不交國宰之沙汰、一向押領之條、理可然哉。

coréennes laissent entrevoir à la même époque se situent vraisemblablement dans le prolongement de cet essor de l'activité maritime dans les eaux japonaises. On ne peut cependant pas affirmer que le commerce fût particulièrement florissant entre les deux pays, et les quantités échangées étaient bien loin d'atteindre celles du commerce avec la Chine.

On ne sait rien des échanges privés entre les deux pays après les tentatives d'invasion du Japon par les Mongols. Le renforcement des défenses côtières tant au Japon qu'au Koryŏ pendant les décennies qui suivirent⁸⁷¹ rendirent vraisemblablement toute entreprise commerciale, même clandestine, risquée. On ne possède aucune donnée concernant toute forme d'échange entre les deux pays durant la première moitié du XIV^e siècle, les rares exceptions concernant le naufrage de navires marchands voguant entre le Japon et le Jiangnan⁸⁷². Une affaire contenue dans la biographie officielle d'un personnage du nom de Pae Chŏn (裴侗 ; ?-1361) fournit un possible indice, quoique ténu, sur l'existence d'une contrebande :

忠定時, 爲行省理問, 元以侗及郎中金永煦, 員外郎李元弼等, 受賂放倭賊, 囚鞫之⁸⁷³

« Au temps de Ch'ungjŏng, il fut secrétaire judiciaire du Secrétariat provincial pour l'Expédition punitive vers l'Est. Les Yuan emprisonnèrent et interrogèrent [Pae] Chŏn ainsi que le premier secrétaire Kim Yŏnghu, le secrétaire Yi Wŏnp'il et autres pour avoir accepté un pot-de-vin des pirates japonais et les avoir relâchés. »

Le secrétariat judiciaire (*imunso* 理問所) du Secrétariat provincial pour l'Expédition punitive vers l'Est (*chŏngdong haengjungsŏsŏng* 征東行中書省), un organe administratif créé au Koryŏ par les Yuan pour superviser les expéditions contre le Japon et qui devint ensuite l'organe de contrôle du pouvoir mongol au Koryŏ, possédait une grande influence

⁸⁷¹ Yi Young estime que les défenses furent renforcées et les côtes restèrent sous haute alerte au moins jusqu'au début du XIV^e siècle. Cf. Yi Young, 1999 : 135-139.

⁸⁷² Sur ce point, voir par exemple ENOMOTO Wataru, 2008.

⁸⁷³ KRS : 124, 14a (裴侗傳).

au Koryŏ. Ainsi, il avait fait emprisonner en 1347 le vice-envoyé de Milsŏng (密城⁸⁷⁴), le vice-envoyé de Yŏhŭng (驪興⁸⁷⁵) et le vice-envoyé de Sŏju (瑞州⁸⁷⁶) pour avoir confisqué des domaines agricoles appartenant à des personnes influentes⁸⁷⁷ possédant l'appui des autorités mongoles. Le secrétaire judiciaire ne dépendait pas de la cour du Koryŏ mais de la cour impériale, et jouissait par conséquent d'une grande latitude. Cette mention dans le *Koryŏsa* étant laconique, elle ne permet de comprendre les circonstances exactes de l'affaire. Elle n'est cependant pas sans rappeler d'autres affaires entre officiels de Qingyuan au Zhejiang et jonques marchandes japonaises dans la première moitié du XIV^e siècle, comme l'affaire de 1335, soldée par des pillages dans l'archipel des Zhoushan par le groupe marchand éconduit bien qu'il ait soudoyé les autorités locales⁸⁷⁸. Cette pratique était assez courante chez les autorités locales des Yuan lorsque celles-ci supervisaient les échanges extérieurs⁸⁷⁹. Les faits ainsi rapportés dans cet extrait du *Koryŏsa* révéleraient-ils l'existence d'un commerce théoriquement illicite sur lesquels les autorités des Yuan fermaient les yeux en échanges de pots-de-vin ? Si les échanges entre les Yuan et le Japon étaient autorisés dans les ports chinois, on peut supposer que les fonctionnaires des Yuan en poste au Koryŏ ne voyaient pas grand mal à fermer les yeux sur un tel trafic. Dans ce cas, le terme de « pirates » employé dans le passage cité ci-dessus devrait plutôt être compris au sens de « contrebandiers ». L'affaire n'étant datée que du règne de Ch'ungjŏng (1349-1351), sans autre précision, il est impossible de savoir si elle survint avant ou après l'apparition de la grande piraterie en 1350. Il n'est donc pas non plus exclu qu'il s'agisse de pirates faisant partie de la grande flotte qui sévit à partir de cette année⁸⁸⁰, mais cela signifie malgré tout qu'il existait des voies de communication entre les Japonais et ces fonctionnaires pour que l'échange puisse avoir lieu. On peut supposer que la pratique de recevoir des pots-de-vin de contrebandiers japonais était courante jusqu'alors, mais devint problématique au moment où les grandes flottes pirates firent irruption sur les côtes coréennes, le gouvernement ne faisant pas de distinction entre les deux. Quoi qu'il en soit, force est de reconnaître que les éléments permettant

⁸⁷⁴ Actuelle Miryang 密陽, prov. Kyŏngsang du Sud.

⁸⁷⁵ Actuelle ville de Yŏju 驪州, prov. Kyŏnggi.

⁸⁷⁶ Actuelle Sŏsan 瑞山, prov. Ch'ungch'ŏng du Sud.

⁸⁷⁷ KRS : 37, 12a (1347.10.4).

⁸⁷⁸ Cf. *supra.*, p. 241.

⁸⁷⁹ ENOMOTO Wataru, 2007 : 118.

⁸⁸⁰ Cette interprétation ne semble pas vraisemblable, compte tenu du fait qu'aucune capture de pirates vivants n'est signalée en 1350 et 1351.

d'établir l'existence d'un cabotage entre le Japon et le Koryō dans la première moitié du XIV^e siècle sont ténus. Tout ce que nous pouvons affirmer, c'est que dans la mesure où de tels échanges existaient, ils restèrent peu développés.

I.3.B.2 Le rôle des marchands chinois

Plusieurs sources attestent de l'activité des marchands des Song sur l'axe Japon - Corée à partir de la seconde moitié du XI^e siècle. En 1073 est mentionnée la venue à la cour du Koryō d'un personnage présenté comme étant un habitant du Japon, mais dont le nom, Wang Zezhen (王則貞 ; ?-?)⁸⁸¹, est apparemment chinois. Wang Zezhen était probablement lié à un clan de marchands chinois installés à Hakata peu de temps après la fondation du port de commerce et qui apparaissent dans plusieurs documents, comme dans une inscription à l'encre sur une statue bouddhique (Statue de Avalokiteśvara aux onze visages, 十一面觀音像), conservée au monastère de Kanzeon (觀世音寺) à Dazaifu. Selon celle-ci, l'objet de culte était un don fait au monastère en 1069 par un certain « Ancien du Dazaifu Wang Zezong » (*Furō Ō Sokushū* 府老王則宗), un titre qui révèle ses liens avec le Dazaifu. Une autre source mentionne un certain Wang Zegi (王則季 ; ?-?) la même année⁸⁸², attestant que ces personnages étaient actifs durant la même période, et bien implantés dans la société du nord de Kyūshū, au point de posséder des charges officielles et d'être identifiés comme « japonais » par la cour coréenne. On sait que Wang Zezhen effectua plusieurs voyages au Koryō, probablement dans un but commercial, mais il remplissait également une fonction diplomatique entre les deux pays. À la fin de 1079 ou au début de 1080, il transmet au Dazaifu une lettre du Bureau de l'hospitalité (*Yebinsōng* 禮賓省) du Koryō, requérant l'envoi d'un médecin japonais pour le traitement du roi⁸⁸³. Sont également relatés plusieurs exemples de moines japonais ayant demandé à des marchands chinois de leur procurer des ouvrages bouddhiques coréens à la fin du XI^e et début du XII^e siècle⁸⁸⁴.

⁸⁸¹ KRS : 9, 10b (1073.7.5).

⁸⁸² MORIHARA Masahiko, 2008 : 101-103.

⁸⁸³ CHANG Tongik, 2004 : 264-265.

⁸⁸⁴ MORIHARA Masahiko, 2008 : 101-103.

Durant la même période, le quatrième fils du roi Munjong (文宗 ; r. 1046-1083), Wang Hu (王煦 ; 1296-1349), plus connu sous le nom religieux bouddhique d'Ŭich'ŏn (義天 ; 1055-1101), et qui acquit une importante renommée au point de recevoir le rang de Maître du royaume Taegak (*Taegak kuksa* 大覺國師), se rendit dans la Chine des Song en 1085 pour y parfaire sa connaissance du Dharma, et en profita pour collecter un ensemble considérable d'ouvrages bouddhiques. À son retour, il fut nommé supérieur du monastère de Hŭngwang (興王寺)⁸⁸⁵, où il entreprit de publier la *Suite de la Corbeille*, *Sok Changgyŏng* (續藏經), une somme de plus de quatre mille *kwŏn*, compilée sur la base d'Écritures bouddhiques coréennes, chinoises, khitans et japonaises. Or, Ŭich'ŏn entretenait des relations étroites avec les marchands des Song, et il semble qu'il sollicita leur concours pour se procurer les livres du Japon, et que la *Suite de la Corbeille* fut ensuite transmise au Japon par ces mêmes marchands⁸⁸⁶. On voit donc que ce réseau entre marchands chinois au Japon et au Koryŏ fonctionnait dans les deux sens. Cette situation se poursuivit au XII^e siècle, comme en témoigne par exemple la venue à la cour coréenne d'un certain « subrécargue en chef du Japon Huang Zhongwen » (Ilbon *togang* Hwang Chungmun 日本都綱黃仲文) en 1147⁸⁸⁷. Son titre suggère qu'il s'agissait de l'un des fameux « subrécargue chinois » (*kōshu* 綱首) de Hakata, Huang étant un des patronymes que l'on retrouve sur les céramiques inscrites à l'encre de Chine⁸⁸⁸.

L'existence d'un réseau de marchands chinois entre le Japon et la Corée est donc avérée aux XI^e-XII^e siècles, mais son fonctionnement est encore mal connu. On ne sait pas si les marchands basés au Japon se rendant en Corée se spécialisaient dans ces activités ou s'ils étaient les mêmes que ceux qui allaient et venaient entre la Chine et le Japon ou entre la Chine et la Corée. Comme le note Morihira Masahiko, il est possible que des marchands chinois identifiés comme venant de Chine dans les sources coréennes et japonaises fussent en réalité venus du Japon ou de Corée, mais nous n'avons à l'heure actuelle aucun moyen de faire la distinction⁸⁸⁹.

⁸⁸⁵ Le Hŭngwangsa était le monastère de vœu du roi Munjong, fondé sur le mont Tŏkchŏk (德積山 ; district de Kaep'ung 開豊郡, prov. Hwanghae du Nord). Cf. KRS : 7, 37b (1056.2.21).

⁸⁸⁶ SEKI Shūichi, 2017 : 99-100.

⁸⁸⁷ KRS : 17, 22a (1147.8.13).

⁸⁸⁸ ŌBA Kōji, 2008 : 99.

⁸⁸⁹ MORIHIRA Masahiko, 2008 : 102.

Les sources permettant d'élucider l'évolution de ces réseaux aux XIII^e-XIV^e siècles sont encore plus parcellaires. On ne détecte plus dans les sources d'allées et venues de marchands chinois entre les deux pays. Cela ne signifie pas que le réseau en lui-même disparaisse, car si à partir de la fin du XII^e siècle les mentions relatives aux marchands chinois dans les sources coréennes se raréfient, on sait que les échanges se poursuivirent malgré tout⁸⁹⁰. On peut toutefois grappiller çà et là quelques mentions dans les sources du XIII^e siècle stipulant que des navires marchands sino-japonais fréquentaient régulièrement les côtes coréennes. Le *Meigestuki* (明月記 ; *Journal de la lune brillante*) signale en 1226 que lorsque les navires marchands sino-japonais traversaient vers la Chine, « toujours ils arrivent dans ce pays (le Koryō), et lorsqu'ils rentrent (au Japon), dans de nombreux cas ils suivent les vents et dérivent vers le Koryō »⁸⁹¹. Aussi semble-t-il qu'il était encore fréquent au début du XIII^e siècle que les jonques marchandes passent par les côtes coréennes, volontairement ou poussées par les vents. On peut également citer un document extrait du *Kanchūki* (勘仲記), reproduit à la date de 1287⁸⁹² mais qui date en réalité du début du XIII^e siècle⁸⁹³, dans lequel le protecteur de Tsushima, Minamoto no Mitsutsune (源光經), porte à l'attention de la cour impériale des réclamations concernant l'ingérence du pouvoir militaire dans les affaires de l'île. L'une d'entre elles porte sur l'activité des marchands chinois : « Nous désirons que les fonctionnaires de province et les hommes du protecteur militaire puissent chacun percevoir la moitié des taxes sur les navires chinois qui accostent dans l'île »⁸⁹⁴. Ainsi, à cette époque, les « hommes du protecteur militaire » avaient la mainmise sur les taxes des navires étrangers. Le terme de « navires chinois » (唐船), dans le contexte du Japon médiéval, fait référence aux navires marchands sino-japonais qui faisaient l'aller-retour avec le continent⁸⁹⁵, donc généralement des jonques chinoises similaires à l'épave de Sin'an mais qui n'avaient *a priori* aucune raison de visiter Tsushima, l'île ne possédant selon toute vraisemblance pas un marché intérieur permettant d'écouler une telle cargaison. Il est

⁸⁹⁰ Cf. *supra*, p. 183.

⁸⁹¹ 我朝渡唐之船向西之時、必到着彼國、歸朝之時、多隨風寄高麗流例也 ; *Meigestuki* (明月記), an 2 de Karoku 嘉祿 (1226), 10^e mois, 17^e jour.

⁸⁹² Le *Kanchūki*, aussi appelé *Kanenakakyōki* (兼仲卿記) est le journal du noble de cour Fujiwara no Kanenaka (藤原兼仲 ; 1244-1308), dont la partie conservée couvre la période 1275-1294.

⁸⁹³ ARAKI Kazunori, 2017 : 16.

⁸⁹⁴ 唐船着岸之前分、國宰・守護人相半、可致沙汰之由、欲被宣下者、(...). *Kamakura ibun* (鎌倉遺文), vol. 21, n°16289 ; *Kanenakakyōki* (兼仲卿記), an 10 de l'ère Kōan 弘安, 7^e mois, 3^e jour.

⁸⁹⁵ Cf. *supra*, « I.3.A L'activité des marchands chinois ».

donc plus probable qu'il fasse référence à des jonques qui allaient et venaient entre Kyūshū et le Koryō via Tsushima, sur lesquels les pouvoirs de l'île prélevaient donc des taxes.

On ne sait que peu de choses au sujet de la place qu'occupait la péninsule coréenne dans les réseaux marchands sino-japonais à l'époque des Yuan, si ce n'est que, comme à l'époque des Song, de nombreux navires y furent poussés par les vents et s'y échouèrent. Le navire de Sin'an, naufragé sur la côte du Chōlla en 1323, illustre le danger que représentait pour les navires cette partie de la mer de Chine. Il est cependant clair que le Sin'an fut loin d'être le seul navire à subir un tel sort sur les côtes coréennes. Le *Koryōsa* note ainsi dès 1324, soit l'année suivant le naufrage du Sin'an, l'affaire qui suit :

癸丑 倭舶飄風, 至靈光郡, 凡二百二十餘人, 具舟楫, 歸之.⁸⁹⁶

« Le jour *kye-ch'uk* (29^e jour), une nef japonaise a dérivé, poussée par les vents, jusqu'au district de 1^e classe de Yōnggwang. Il y avait en tout plus de deux-cent vingt personnes. On a préparé navires et rames et ils sont retournés (de là où ils étaient venus). »

La zone du naufrage⁸⁹⁷, la taille du navire (en se basant sur le nombre de passagers) et la période de l'année (le 7^e mois, période où les jonques voguaient du Jiangnan vers la Corée ou le Japon) confirment qu'il s'agissait d'une jonque sino-japonaise similaire au Sin'an, quoique d'une taille supérieure à en juger par le nombre de passagers⁸⁹⁸. Un point qu'il est important de relever concerne la terminologie employée dans les sources coréennes pour désigner ces jonques : *waebak* 倭舶, « nef japonaise ». Nous avons en effet choisi de rendre le caractère *pak* (舶 ; ch. *bo* ; jap. *haku*) par « nef », qui au Moyen Âge servait également à désigner un « grand navire à voiles »⁸⁹⁹, pour le différencier du

⁸⁹⁶ KRS : 35, 15a-b (1324.7.9).

⁸⁹⁷ Le district de Yōnggwang englobait également au XIV^e siècle la zone où sombra l'épave de Sin'an. On peut le déduire du fait que l'île de Cha'un (慈恩島), au sud de Chūngdo (曾島 ; île au large de laquelle a été retrouvée l'épave de Sin'an), est signalée comme rattachée à ce district en 1373 (KRS : 44, 18b, 1373.11.5), et que l'île de Imja (荏子島), au nord de Chūngdo, qui porte le nom de Imch'ido (臨淄島) au Koryō, fait également partie du district.

⁸⁹⁸ Sur le nombre de passager des jonques chinoises, cf. *supra*, « I.1.C.4 Les jonques chinoises, maîtresses de la navigation hauturière ».

⁸⁹⁹ Définition du dictionnaire Larousse 2009. C'est également le terme employé par les traducteurs du *Devisement du monde : le livre des merveilles* de Marco Polo lorsque celui-ci décrit les grandes jonques

caractère *sōn* (船 ; ch. *chuan* ; jap. *sen*) qui désigne des navires au sens générique du terme. Le caractère *pak*, en revanche, désigne généralement des navires de haute mer, et dans le *Koryōsa* sert généralement à désigner les jonques marchandes chinoises⁹⁰⁰. Cela nous permet de déduire que les jonques marchandes sino-japonaises telles que le Sin'an étaient désignées par les gens du Koryō sous l'appellation de *waebak*, un détail important pour l'étude des navires pirates japonais durant la seconde moitié du XIV^e siècle⁹⁰¹.

Si les sources coréennes mentionnent rarement les naufrages de ces jonques sino-japonaises sur leurs côtes, on possède d'autres mentions dans les sources chinoises⁹⁰² et japonaises. Enomoto Wataru a compilé et analysé les références mentionnant les passages au Koryō de moines japonais, passages souvent effectués sur des jonques sino-japonaises naviguant entre Ningbo et Hakata⁹⁰³. On trouve dans les sources bouddhiques⁹⁰⁴ quelques références éparses concernant le passage de moines japonais au Koryō. Nous rassemblons ces mentions dans le tableau suivant :

Tableau 1 : Mentions de visites au Koryō dans les sources bouddhiques japonaises durant l'époque des Yuan

Source	Année du passage au Koryō	Circonstances
<i>Issan kokushi goroku</i> 一山国師語録 (Recueil des paroles du moine Yishan Yining (一山一寧 ; 1247-1317))	1299	Parti de Chine pour le Japon, le navire du moine Yishan Yining fit une avarie mais atteignit en trois jours le Koryō, puis un jour plus tard Hakata. Selon Enomoto, la distance mentionnée entre le Koryō et Hakata suggère que le navire fit étape sur la côte sud de la péninsule coréenne (peut-être au Kyōngsang).

marchandes chinoises. Cf. POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLIOT, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), 1980, rééd. 2004 : 393-396.

⁹⁰⁰ Cf. *infra*, p. 311.

⁹⁰¹ Cf. *infra*, p. 309.

⁹⁰² Le *Yuanshi* mentionne par exemple que vers 1342-1345, une centaine de marchands japonais s'échoua au Koryō et furent envoyés à la cour impériale chinoise. YS : 140, « Biographie de Tiemuer Tashi » (鐵木兒塔識傳).

⁹⁰³ Cf. ENOMOTO Wataru, 2008 : 90-106.

⁹⁰⁴ C'est-à-dire les journaux de moines, recueils d'écrits de moines, biographies/hagiographies de moines célèbres (*sōden* 僧伝), chroniques de monastères (*jiden* 寺伝), etc.

<p><i>Kūgeshū</i> 空華集 (Recueil d'écrits du moine Gidō Shūshin 義堂周信 ; 1326-1389)</p>	<p>Première moitié du XIV^e siècle</p>	<p>Le contenu de ce passage est quelque peu sibyllin : il est rapporté que le moine Mujaku Ryōen (無著良縁 ; ?-?) aurait été atteint « par erreur » par une flèche coréenne. On sait que ce moine a passé environ vingt ans en Chine avant de rentrer au Japon dans les années 1320. Il est possible qu'il soit passé par le Koryō à cette occasion. Peut-être s'agit-il de la même affaire que celle signalée en 1326.</p>
<p><i>Kokugun ittōshi</i> 國郡一統志 (Monographie unifiée des districts du Hizen ; 1669) ; <i>Enpō dentōroku</i> 延宝伝灯録 (Chroniques de la transmission du Dharma de l'ère Enpō : 1678) ; <i>Gida Daichi zenshi gyōroku heijo</i> 祇陀大智禪師行録并序 (Chronique du voyage du moine zen Gida Daichi avec préface : 1717)</p>	<p>1324</p>	<p>En 1324, le moine Daichi (大智 ; 1290-1367), alors qu'il rentrait de Chine, s'échoua au Koryō. Après qu'il eut offert une gāthā au roi du Koryō, celui-ci lui affréta un navire pour le renvoyer au Japon. Selon le <i>Enpō dentōroku</i>, il demeura trois ans au Koryō avant d'être renvoyé au Japon en 1324.</p>
<p><i>Kenpō washō goroku</i> 乾峰和尚語録 (Recueil de paroles du moine Kenpō Shidon 乾峰士曇 ; 1285-1362).</p>	<p>1326</p>	<p>Le navire sur lequel le moine Kenpō Shidon revenait de Chine fit naufrage sur des récifs autour de Cheju. Une fois débarqué, son groupe fut pris pour cible par des brigands locaux et perdit plusieurs de ses membres.</p>
<p><i>Kurin Seimu zenshi jūi geju</i> 古林清茂禪師拾遺偈頌 (Recueil de gāthā du moine chinois Gulin Gingmao (古林清茂 ; 1262-1329))</p>	<p>Années 1320 ?</p>	<p>Il est rapporté que le moine Jakudon (寂曇 ; ?-?) perdit au Koryō la gāthā qu'il avait reçu de Gulin Gingmao lors de son départ du Zhejiang.</p>
<p><i>Nankai Washō den</i> 南海和尚伝 (Chronique de la vie du moine Nankai Hōshū (南海宝洲 ; 1321- ?)) ; <i>Kurin Seimu zenshi jūi geju</i></p>	<p>Années 1340 (après 1342)</p>	<p>Alors que Nankai se rendait en Chine, son navire fut poussé par les vents sur les récifs de Cheju. Il parvint de justesse à regagner la terre en s'accrochant à une grande boîte qui flottait. Avec un autre de ses compagnons, il fit un séjour au Koryō, où il parvint à se procurer un grand livre rassemblant les gāthā de Gulin Gingmao avant de rentrer au Japon.</p>
<p><i>Guchū washō goroku</i> 愚中和尚語録 (Recueil des paroles du moine Guchū Shūkyū (愚中周及 ; 1323-</p>	<p>1351</p>	<p>Le navire sur lequel Guchū Shūkyū revenait de Chine fut poussé par les vents vers la côte du Koryō. Les marins étaient affolés par les récifs, mais grâce aux</p>

1409)) ; <i>Guchū shūkyū nenpu shō</i> 愚中周及年譜抄 (compilé en 1426)		prières que Guchū adressa à Kitano Tenjin (北野天神) ⁹⁰⁵ , le navire s'écarta de la côte, les vents s'inversèrent, et la catastrophe fut évitée.
--	--	---

Dans la plupart des cas, ce n'est que poussés par les aléas de la navigation que les navires sur lesquels voyageaient les moines faisaient escale — et bien souvent sombraient — au Koryō. Nombre des mentions concernent la seule île de Cheju sur la route des navires voguant entre le Sud de la Chine d'un côté et le Japon ou le Koryō de l'autre. Ces jonques sino-japonaises ont-elles volontairement fait escale au Koryō durant leurs navigations ? Les sources restent trop parcellaires pour l'affirmer. Si les sources bouddhiques japonaises suggèrent que le Koryō n'était guère visité par les navires marchands sino-japonais que poussés par les aléas de la navigation, cela tient peut-être à un biais de ces sources qui ne s'étendent guère sur les traversées paisibles. Certaines de ces mentions sont trop imprécises pour déterminer les circonstances dans lesquelles le navire aborda au Koryō, par accident ou volontairement. Si les XIII^e et XIV^e siècles correspondent à un véritable essor du nombre de moines japonais séjournant en Chine pour parfaire leur connaissance du Dharma, peu d'entre eux s'intéressaient en revanche au Koryō. Séjourner au Koryō n'était vraisemblablement pas considéré comme un fait remarquable au même titre qu'un séjour en Chine, et donc moins susceptible d'être mentionné dans ce type de sources⁹⁰⁶. Même en tenant compte de ces éléments, il est difficile d'affirmer que les jonques sino-japonaises visitaient fréquemment les ports du Koryō.

Au contraire d'autres historiens, il nous semble peu réaliste que les jonques marchandes opérant entre le Jiangnan et le Japon au XIV^e siècle aient fait un détour par le port de Kaesōng⁹⁰⁷. Cela impliquerait de profiter de la mousson d'été pour se diriger du Jiangnan à Kaesōng, puis d'attendre plusieurs mois le renversement des vents pour rentrer au Japon. Un tel itinéraire signifierait une diminution de la rentabilité de la mission commerciale. En revanche, il n'est pas exclu que les navires visitassent d'autres ports dans le sud de la péninsule, déjà fréquentés par les navires chinois, tels que le port

⁹⁰⁵ Kitano Tenjin fait référence à la divinité tutélaire du sanctuaire Kitano Tenmangū (北野天満宮) à Kyōto. Il s'agit de la figure divinisée du lettré Sugawara Michizane (菅原道真 ; 845-903), assimilée au dieu du tonnerre (Raijin 雷神) dans la tradition shintoïste.

⁹⁰⁶ ENOMOTO Wataru, 2008 : 90-91.

⁹⁰⁷ Voir par exemple KIM Pyōnggūn, 2016 : 425-438.

de Kobu (古阜), au Chōlla ou un autre « relai maritime » utilisé pour les convois de taxes des Yuan⁹⁰⁸. Il aurait été aisé pour les navires d’y faire escale pour y conduire leurs affaires. Le port de Kobu étant au milieu du XIV^e siècle fréquenté par les populations des Zhoushan qui se rendaient également au Japon⁹⁰⁹, nous pouvons supposer, sans pouvoir l’affirmer en l’état actuel de la recherche, que certaines jonques marchandes sino-japonaises profitèrent de ces ports dans la première moitié du XIV^e siècle pour s’adonner à une forme de commerce triangulaire.

I.3.B.3 Les produits échangés

On ne possède que peu d’indications quant au type de produits échangés entre le Japon et le Koryō. S’agissant des petits caboteurs et des échanges dits « tributaires », la plupart des produits étaient probablement des biens de consommation courante, telles que denrées alimentaires (produits de la mer côté japonais, céréales côté coréen), peaux et tissus, ou des produits servant de matières premières à l’artisanat, telles que les coques ou les nacres. On sait grâce au *Heikoki* qu’un des produits exportés par Tsushima étaient les ormeaux, un mets délicat dont la coquille était appréciée pour l’artisanat nacrier, pour lequel le Koryō était réputé⁹¹⁰. Le navire refusé par les autorités coréennes en 1240 portait ainsi 300 « ormeaux ronds » (*maruawabi* 丸鮑), terme qui désigne probablement des ormeaux séchés, et 300 « ormeaux noirs » (*kuroawabi* 黒鮑), et ceux qui furent refusés en 1205 portaient au Koryō 1000 ormeaux ronds et autant d’ormeaux noirs⁹¹¹. Les missions tributaires de 1205 et 1240 portaient également au Koryō 30 peaux de cerf chacune⁹¹². Par ailleurs, le marchand chinois de Hakata Wang Zezhen, qui présenta un tribut à la cour du Koryō en 1073, offrit des objets de nacre, selles décorées, miroirs, pierres à encre, paravents, arc, sabres, encensoirs et autres objets d’artisanat fin, probablement fabriqués au Japon et

⁹⁰⁸ Cf. *supra*, « I.2.A.3 La réorganisation des transports maritimes sous les Yuan ».

⁹⁰⁹ Cf. *infra*, p. 506.

⁹¹⁰ GLTJ : 23, « Produits locaux » (土産) : « (certains) objets utilisent la laque mais leur fabrication n’est pas particulièrement habile, cependant l’artisanat nacrier est raffiné et précieux » (器用漆作不甚工, 而螺鈿之工, 細密可貴). Le garde-meuble royal prévoyait un poste permanent pour un artisan nacrier à la cour (KRS : 80, 14a).

⁹¹¹ *Heikoki* : an 2 de l’ère En.ō 延応 (1240), 4^e mois, 12^e jour ; 17^e jour.

⁹¹² *Heikoki* : an 2 de l’ère En.ō 延応 (1240), 4^e mois, 12^e jour.

peut-être en partie importés de Chine, ainsi que des matières premières rares telles que du mercure et des coquilles de conches⁹¹³. Cela nous donne ainsi une idée des produits échangés par les marchands chinois du Japon, mais pour autant qu'on le sache, ces produits ne faisaient pas partie du commerce « tributaire » de Tsushima, qui se limitait semble-t-il aux produits locaux susmentionnés.

On ne sait que peu de choses quant à ce que le Koryŏ exportait au Japon dans le cadre de ces échanges tributaires. Toutefois, s'agissant d'échanges officiels, on peut supposer qu'au moins une partie était composée d'objets de l'artisanat local : céramiques, tissus, soieries, remèdes divers, etc. Un des rares documents sur le sujet est la missive du bureau de l'hospitalité (*Yebinsŏng* 禮賓省) de 1079 adressée au Dazaifu, dans laquelle il remercie le Japon d'avoir envoyé un médecin à la cour par l'entremise du marchand Wang Zezhen⁹¹⁴. En récompense, la cour envoya au Japon dix rouleaux de brocarts colorés, et autant de sergé fin ainsi que de sergé de qualité moyenne, et dix doses de musc, nous donnant ainsi un aperçu des produits auxquels le commerce officiel donnait accès.

Si l'on ne retrouve que rarement des tissus ou autres produits périssables dans les couches archéologiques, les céramiques y sont bien préservées. On retrouve au Japon des céladons du Koryŏ de toutes qualités, des plus crues aux plus raffinées, mais dans des quantités négligeables en comparaison des centaines de tonnes de céramiques chinoises contenues dans les couches archéologiques médiévales de l'archipel. L'importation de ces céladons au Japon débuta au milieu du XI^e siècle, mais leur diffusion se cantonnait au nord de Kyūshū, en particulier à Hakata et au Dazaifu, et dans une bien moindre mesure, à Kyōto. Toutes les céramiques du XI^e siècle excavées au Japon proviennent des fours gouvernementaux de Kangjin au Chŏlla, à une époque où le Koryŏ n'en produisait que de faibles quantités pour la consommation de l'élite politique du pays, aussi les quelques exemplaires retrouvés au Japon semblent davantage être le résultat d'échanges diplomatiques et officiels que d'un commerce privé⁹¹⁵. Sans doute les marchands chinois du Japon qui se rendaient à la cour du Koryŏ, tels que Wang Zezhen en 1073, en reçurent-ils de la cour. À partir du milieu du XII^e siècle et jusque dans la première moitié du XIV^e siècle, les imports de céladons coréens au Japon augmentèrent mais furent largement

⁹¹³ KRS : 9, 10b (1073.7.5).

⁹¹⁴ *Chōyagunsai* 朝野群載 (Recueil d'écrits de la cour et des campagnes ; 1116) : k. 20 ; cité dans KIM Kisōp (et al.), 2005 : 542.

⁹¹⁵ KATAYAMA Mabi, 2013 : 178-181.

devancés par ceux de céramiques chinoises. Les céladons du Koryō de cette période sont concentrés dans le nord de Kyūshū (principalement Hakata et le Dazaifu) ainsi que dans la région du Kansai et à Kamakura, c'est-à-dire les grands centres politiques et économiques du pays. On trouve parmi ces céramiques du Koryō toutes les qualités, de la plus crue à la plus raffinée⁹¹⁶. Si cette timide augmentation peut en partie être le fait des échanges « tributaires » via Tsushima, il est clairement établi qu'une partie au moins provenaient des échanges avec la Chine, comme en témoigne les quelques céladons coréens retrouvés dans la cale du Sin'an⁹¹⁷. Les céladons du Koryō étaient en effet exportés vers des ports tels que Ningbo et ensuite réexpédiés au Japon⁹¹⁸. On ne peut donc pas affirmer que les céladons coréens retrouvés au Japon, en particulier ceux de haute qualité susceptibles d'être exportés vers la Chine, soient révélateurs d'échanges directs entre les deux pays. Les grandes missions commerciales telles que celle que portait le navire de Sin'an (patronnée par le Tōfukuji de Kyōto) étant généralement organisées par de puissants monastères ou par le bakufu et confiées aux marchands chinois de Hakata⁹¹⁹, retrouver de telles concentrations dans ces lieux suggère qu'une partie non négligeable fut importée au Japon depuis le Jiangnan sur les jonques marchandes sino-japonaises. Il est toutefois possible que les céramiques de basse qualité aient fait l'objet d'échanges directs avec le Koryō, mais l'état actuel de la recherche ne permet pas d'en comprendre précisément les schémas de circulation. Katayama Mabi note toutefois que les céladons à motifs noirs en oxyde ferrique (*ch'ōrhwa ch'ōngja* 鐵畫青磁) que l'on retrouve au Japon ont vraisemblablement été produits au Chōlla, dans les fours du district de Haenam (海南郡), mais qu'aucun exemplaire n'a été excavé dans les sites archéologiques autour de Kimhae (Kūmju), suggérant qu'ils furent exportés vers le Japon par d'autres voies que les échanges officiels avec Tsushima⁹²⁰. Ils pourraient donc indiquer l'existence de réseaux d'échanges directs entre le Chōlla et le Japon, auquel cas les céladons du Chōlla firent peut-être partie des produits échangés par les caboteurs japonais le long des côtes méridionales du Koryō aux XIII^e et première moitié du XIV^e siècle.

Il est douteux que d'éventuels contrebandiers qui ne profitaient pas des échanges patronnés par le pouvoir central aient eu accès aux céramiques les plus fines, ainsi qu'aux

⁹¹⁶ KATAYAMA Mabi, 2013 : 184-185.

⁹¹⁷ MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2006a : 156-157.

⁹¹⁸ KATAYAMA Mabi, 2013 : 185-186.

⁹¹⁹ Cf. *supra*, p. 188.

⁹²⁰ KATAYAMA Mabi, 2013 : 186.

autres objets de luxe tels que les soieries et autres remèdes médicaux. Il est plus probable qu'ils acquéraient des produits de faible valeur ajoutée, telles que ces céramiques de basse qualité. Si l'on ne sait rien de l'activité de ces caboteurs, il est possible d'établir une comparaison avec les caboteurs du xv^e siècle, appelés *hŭngniwae* (興利倭) dans les sources officielles coréennes, et qui échangeaient principalement du riz et des céréales contre poisson ou autres produits de la mer⁹²¹. On peut ainsi envisager, sans pouvoir le démontrer, que de tels échanges avaient déjà lieu durant le xiii^e et première moitié du xiv^e siècle, quoique dans des proportions probablement moindres qu'au xv^e siècle, le détroit de Corée connaissant à cette époque un dynamisme économique sans précédent.

⁹²¹ OSA Setsuko, 2002 : 348-351.

Chapitre 4 : La piraterie avant 1350

Maintenant que nous avons exposé à notre lecteur les grands principes des circulations maritimes en mer de Chine orientale avant 1350, il est temps d'aborder la question de la piraterie. Si la présente étude se focalise sur le phénomène de piraterie régionale durant le second *xiv*^e et premier *xv*^e siècles, cela ne signifie pas pour autant qu'aucune forme de piraterie ne vit le jour avant cette période, loin s'en faut. La mer de Chine orientale possède au contraire une riche histoire de la piraterie, dont le phénomène traité ici n'est qu'un épisode parmi bien d'autres. Le présent chapitre vise ainsi à présenter au lecteur les grandes lignes de cette histoire jusque dans la première moitié du *xiv*^e siècle. Cet historique permettra de mettre en perspective l'essor de la piraterie japonaise sur les côtes du continent à partir de 1350, et de dégager tant les continuités que les ruptures avec les époques précédentes. Par souci de clarté du propos et parce qu'il est nécessaire d'aborder plus en détail le cas du Japon, principal foyer de la piraterie des *xiv*^e – *xv*^e siècles, nous avons choisi de diviser ce chapitre en deux parties, la première exposant l'histoire de la piraterie en Chine et en Corée, et la seconde traitant du développement de la piraterie à l'intérieur du Japon et des prémices de la piraterie japonaise en mer de Chine.

I.4.A La piraterie en Corée et en Chine

La piraterie est une affaire ancienne sur le continent. Elle est en effet avérée très tôt dans les sources chinoises, dès le début du *ii*^e siècle, lorsque le meneur Zhang Bolu (張伯路 ; ?-109), après avoir mené plusieurs raids dans le golfe de Bohai, pilla en 109 plusieurs provinces et districts du Shandong à la tête d'une force de quelque trois mille hommes. Il fut défait par les troupes impériales et s'enfuit au Liaodong, où il fut finalement tué⁹²². Les

⁹²² *Hou Han shu* : 38, « Biographie de Zhang Fateng et Feng Duyang », « an 3 de Yongchu » (張法滕馮度楊列傳, 永初三年).

histoires et chroniques des périodes subséquentes sont émaillées de mentions relatives à l'activité de tels groupes le long des côtes⁹²³, qu'il serait trop fastidieux d'énumérer dans le détail ici. Nous nous contenterons donc de débiter notre description au IX^e siècle, une époque marquée par une vague de piraterie qui opéra pour la première fois à l'échelle de la mer de Chine orientale, et constitue de ce fait un premier point de comparaison avec la piraterie régionale des XIV^e-XV^e siècles.

I.4.A.1 Une première vague de piraterie régionale au IX^e siècle

La fin du VIII^e siècle fut une époque où la piraterie, attisée par une série de famines et par une conjoncture économique déplorable, acquit une ampleur considérable, affectant la vie des populations des littoraux et les voies commerciales de la mer Jaune. Les flottes pirates écumaient les côtes de la Chine et la Corée, et menaçaient même les frontières japonaises. L'île de Tsushima rapporta ainsi en 811 la présence d'une flotte de plus de 20 navires dans les mers bordant l'île⁹²⁴. Le problème atteint une ampleur telle qu'en 821, le Commissaire impérial de l'armée de Pinglu (平盧軍節度使) Xue Ping (薛平 ; ?-?) rapporta à la cour impériale que des groupes pirates pillaient les côtes du Silla et enlevaient leurs habitants, qu'ils revendaient comme esclaves à Dengzhou ou Penglai, sur la côte nord du Shandong, une pratique que l'empereur fit interdire⁹²⁵. Ces groupes pirates agissaient donc sur de vastes distances, à cheval entre la Chine et la Corée. Dans la péninsule coréenne, l'activité de cette piraterie provoqua semble-t-il la paralysie des transports maritimes entre la capitale et la province, empêchant le convoi des taxes vers Kŭmsŏng (Kyŏngju) dès le début du IX^e siècle. Ainsi en 811, un navire acheminant les taxes d'un district du Chŏlla rencontra à la mer des pirates qui s'en emparèrent avec son équipage, et seuls trois hommes parvinrent à s'échapper et trouver refuge au Japon⁹²⁶. On comprend donc aisément pourquoi la cour accepta en 828 de laisser Chang Pogo s'établir à Wando, une île qui se trouvait à la confluence des axes de navigation entre la cour et les

⁹²³ YUN Sŏngik, 2007 : 33-45.

⁹²⁴ *Nihon kōki* 日本後紀 (840) : 22, 812.1.5.

⁹²⁵ WANG Pu 王溥 (922-982), *Tang Huiyao* 唐會要 (Règlements essentiels des Tang) : j. 46, « Esclaves » (奴婢), 821.3 ; *Jiu Tang shu* 舊唐書 : 16, 821.3.

⁹²⁶ *Nihon kōki* : 21, 811.8.12.

provinces, mais aussi le Japon, la Corée et la Chine. La cour espérait en effet que Chang Pogo réglerait pour elle le problème de la piraterie⁹²⁷, et rétablirait ainsi la sécurité des voies navigables. Pogo remporta d'ailleurs d'importants succès dans ce domaine, et parvint à empêcher les rapt de Coréens⁹²⁸. Toutefois, après la mort de Chang Pogo en 846, la piraterie reprit de plus belle, au point de déborder des côtes du Silla vers le Japon. Les années 890 furent particulièrement difficiles pour les côtes de Kyūshū. Des attaques furent rapportées au Hizen et au Higo en 893⁹²⁹, et une flotte pirate de quarante-cinq navires du Silla attaqua l'île de Tsushima en 894. Elle tomba toutefois dans une embuscade tendue par les troupes locales, qui parvinrent à la repousser, tuant 302 assaillants dont trois « généraux » (*shōgun* 將軍) et onze « généraux en second » (*fukushōgun* 副將軍), et capturant onze navires. S'il est difficile de dire si ces grades, calqués sur la hiérarchie militaire, furent accolés aux pirates par les Japonais ou s'ils étaient employés par les pirates eux-mêmes, ils reflètent en tout cas l'existence d'une hiérarchie et le haut degré d'organisation et de coordination au sein de ce groupe pirate. Un seul d'entre eux fut pris vivant, un certain Kyōnch'un (賢春 ; ?-?), qui expliqua que le Silla connaissait une période de famine, raison de leur razzia au Japon, et que le groupe comptait encore trois « généraux », dont un Chinois. On constate ainsi à travers cette affaire le caractère cosmopolite de ces conglomérats pirates⁹³⁰. En dépit du revers militaire subi par cette flotte, ce ne fut pas la dernière affaire de piraterie sino-coréenne à toucher les côtes japonaises. Les affaires se poursuivirent encore pour quelques années : une nouvelle attaque fut signalée à Iki en 895, et des navires pirates furent repérés au large de l'île d'Okī (隱岐島 ; dans la mer du Japon/mer de l'Est) en 906, ainsi qu'à Tsushima en 917⁹³¹. Après cette date, la piraterie continentale disparut des sources japonaises. Wang Kōn était alors en passe de conquérir la péninsule coréenne et de fonder le Koryō, après avoir soumis de nombreuses puissances maritimes dans le pays au cours de ses expéditions navales, dont le chef pirate Nūng Ch'ang (能昌 ; ?-910) en 910⁹³². La

⁹²⁷ SGSG : 44, Biographies de Chang Pogo et Chōng Nyōn (張保臯 · 鄭年傳).

⁹²⁸ SGSG : 44, Biographies de Chang Pogo et Chōng Nyōn (張保臯 · 鄭年傳).

⁹²⁹ AMINO Yoshihiko, 1998 : 100.

⁹³⁰ Kōen 皇圓 (1074-1169), *Fusō Ryakuki* 扶桑略記 [Chronique abrégée du Fusō] (vers 1094) : k. 22, 894.9.5 ; cité dans CHANG Tong'ik, 2004 : 287-288.

⁹³¹ AMINO Yoshihiko, 1998 : 101 ; BATTEN, Bruce L., 2006 : 82-93.

⁹³² KRS : 1, 3b.

restauration de l'autorité centrale sur les mers de la péninsule coréenne marqua ainsi la fin de ce premier épisode de piraterie régionale et cosmopolite en mer de Chine orientale.

I.4.A.2 La piraterie aux époques Song et Yuan

Durant le processus d'unification du pays sous son autorité dans la seconde moitié du x^e siècle, la dynastie des Song déploya d'importants efforts pour rétablir la sécurité des voies navigables. L'empereur Taizong (太宗 ; 976-997) dépêcha Yang Yungong (楊允恭 ; 944-999) dans le Sud pour pacifier les groupes pirates dans le Yangzi ainsi que le long des côtes, notamment au Guangdong et dans le sud du Fujian, autour de Zhangzhou et Quanzhou, sur lesquels il remporta des succès décisifs⁹³³. La piraterie ne disparut pas pour autant du pays. Ainsi en 1045, la cour mit sur pied une expédition pour réprimer les groupes qui tourmentaient les environs de Dengzhou au Shandong, une région où la piraterie était si fréquente que même les pêcheurs sortaient en mer équipés de sabres pour leur propre défense⁹³⁴.

Mais c'est surtout à partir de l'époque des Song du Sud que la piraterie connut un essor rapide sur les côtes de la Chine. Le nombre de cas de piraterie mentionnés dans les *Histoires* chinoises connaît une augmentation au moment où la dynastie déplaça sa capitale à Hangzhou, sur la côte, en 1127. C'est également à ce moment qu'apparut et se diffusa le terme de *haikou* 海寇, « pillard des mers ». Le règne de l'empereur Gaozong (高宗 ; r. 1127-1162), en particulier, fut durement marqué par une piraterie endémique affectant les côtes du Guangdong et du Fujian, mais les cas se succédèrent tout au long de la dynastie⁹³⁵. La dynastie étant désormais extrêmement dépendante des revenus de la mer pour soutenir son effort de guerre contre les Jin, il devint urgent de réprimer ce fléau⁹³⁶. La cour impériale en vint alors à employer une nouvelle méthode : recruter et incorporer les chefs pirates à ses forces navales. Le cas de Zhu Cong (朱聰 ; ?-?) est emblématique de cette nouvelle stratégie. Au premier mois de 1135, sa bande pilla

⁹³³ SS : 309, « biographie de Yang Yungong » (楊允恭傳) ; YUN Söngik, 2007 : 42.

⁹³⁴ YUN Söngik, 2007 : 42-43.

⁹³⁵ YUN Söngik, 2007 : 43-44.

⁹³⁶ LO, Jung-pang, 2012 : 151.

Guangzhou et Quanzhou⁹³⁷, aussi la cour ordonna-t-elle son arrestation au 3^e mois⁹³⁸. Toutefois, lorsque celui-ci déposa les armes au 8^e mois, il fut nommé directeur général de la marine (*shuijun tongling* 水軍統領)⁹³⁹. Si les sources ne s'épanchent guère sur cette affaire, il est clair que les autorités impériales conclurent un marché avec le chef pirate, lui conférant des fonctions officielles en échange de sa coopération. L'affaire, survenue quelques années seulement après la chute de Kaifeng, illustre le pouvoir acquis par ces groupes dans un contexte de troubles. Nombre d'entre eux furent ainsi pardonnés et incorporés aux forces navales de la cour⁹⁴⁰. Cette pratique était semble-t-il largement répandue au niveau local, au point d'inquiéter le premier ministre Li Gang (李綱 ; 1083-1140) qui, mécontent de voir tant de pirates ainsi récompensés en dépit de leurs méfaits, craignait que cela ne pousse les populations du littoral à les émuler. L'essor de la piraterie étant largement dû au relâchement des efforts de contrôle des côtes par la marine de guerre, Li Gang se fit le partisan d'une politique de reconstruction de la flotte militaire pour contrôler les pirates plutôt que de leur conférer des titres. La cour déploya en effet d'importants efforts pour reconstruire sa marine, mais ne put se passer d'enrôler certains des plus grands chefs pirates, tels que Zhu Cong ou encore Zheng Qing (鄭清 ; ?-?), qui furent ensuite mobilisés lors de la guerre de 1161 contre les Jin⁹⁴¹. Pour autant, la piraterie ne disparut pas des côtes chinoises, à tel point que la cour impériale eut fréquemment recours au nolisement de navires marchands pour lutter contre les pirates, un exercice auquel les communautés marchandes se prêtaient volontiers, compte tenu du coût de cette piraterie sur leurs propres activités. Ainsi, lorsque le gouvernement requis l'aide des marchands pour une opération anti-pirate en 1187, ceux-ci lui mirent à sa disposition une flotte de vingt-deux jonques⁹⁴².

La politique d'apaisement des chefs pirates amorcée sous les Song fut poursuivie par les Yuan, en particulier dans les premières années de la dynastie. Ainsi, en 1279, les autorités Yuan acceptèrent la reddition du chef pirate He Wenda (賀文達 ; ?-?) et de ses soixante navires⁹⁴³, et en 1283 celle de You Zongzu (尤宗祖 ; ?-?) ainsi que 9 592 de ses

⁹³⁷ SS : 28, 1135.1.26 (庚午).

⁹³⁸ SS : 28, 1135.3.19 (壬辰).

⁹³⁹ SS : 28, 1135.8.25 (丙寅).

⁹⁴⁰ YUN Söngik, 2007 : 44-45.

⁹⁴¹ Lo, Jung-pang, 2012 : 151-152 ; 157.

⁹⁴² Lo, Jung-Pang, 2012 : 180 ; 208.

⁹⁴³ YS : 132, « Biographie de Hala » 哈刺傳, an 16 de Shizu (1279).

hommes⁹⁴⁴. Parmi ces chefs pirates, Zhu Qing (朱清 ; 1243-1302) et Zhang Xuan (張瑄 ; ?-1302) surent tirer leur épingle du jeu en ralliant dès 1275 le pouvoir mongol, et jouèrent un rôle déterminant tant dans la pacification des côtes chinoises et la conquête du Sud que dans l'organisation du transport maritime, vital au maintien du contrôle des Yuan sur le Jiangnan⁹⁴⁵. Ils fournirent de surcroît le soutien logistique nécessaire à la seconde tentative d'invasion du Japon (1281). Ce faisant, ils accumulèrent une fortune considérable en profitant des largesses de la cour, jusqu'à leur disgrâce et exécution en 1302⁹⁴⁶.

Alors qu'au début de la dynastie les Yuan surent rallier à leur cause de nombreux chefs pirates et mettre à profit leurs services, la cour eut bien du mal à contrôler la piraterie qui se développa à nouveau le long des côtes durant la première moitié du XIV^e siècle. Le *Pingjiang jishi* (平江記事 ; Chronique de la préfecture de Pingjiang), ouvrage rédigé par Gao Deji (高德基 ; ?-?) durant l'ère Zhizheng (至正 ; 1341-1370), rapporte un épisode fort évocateur du fonctionnement de la piraterie chinoise durant la première moitié du XIV^e siècle :

延祐改元，太倉有一丐者，堆髻額上，身披皂衣，赤腳，手攜大瓢，常於府水軍萬戶寨及張京馬頭往來，酒家乞酒度日，酒醉輒奔走叫云：牛來了，牛來了，衆人跟我去。日以為常，奔走叫噪，凡三月餘，又於寨木及人家門壁上連書火字，人皆惡之，或詈之，或撲之者，不知所往。是冬，海賊牛大眼，烏合不逞，自劉家港至太倉大肆剽掠、水軍寨、張京鎮人家俱被燒毀，殺人橫地，不可枚數。人始悟昔日丐者之言。

« En l'an 1 de l'ère Yanyou (1314), il y avait à Taicang un mendiant. Il ramenait ses cheveux sur son front, couvrait son corps de guenilles et marchait pieds-nus, tenant une grande louche. Toujours il allait et venait entre le fortin de la brigade de marine de la préfecture et la jetée de (la garde de) Zhangjing. Chaque jour dans les tavernes il demandait du vin, et ivre il se mettait à courir en criant : "Le bœuf arrive ! Le bœuf arrive ! Fuyez tous avec moi !" ». Chaque

⁹⁴⁴ YS : 12, 1283.9 (戊午).

⁹⁴⁵ DANJO Hiroshi, 2013 : 33-36.

⁹⁴⁶ Cf. *supra*, « I.2.A.3 La réorganisation des transports maritimes sous les Yuan ».

jour sans faillir il courait et criait ainsi, pendant environ trois mois ou plus. En sus, il écrivait le caractère *huo* (feu) sur les barricades du fortin et les portes et murs des maisons. Tous les habitants pestaient (contre lui), certains l'insultaient, d'autres le frappaient, (si bien qu') on ignore où il s'en fut. Cet hiver, le pirate Niu Dayan (litt. « Bœuf Grand-œil ») rassembla des hors-la-loi, et du port de Liujia jusqu'à Taicang commit de grands pillages, brûla et détruisit le fortin de la marine, la garde de Zhangjing et les habitations. On n'aurait pu dénombrer les morts étendus au sol. Les gens comprirent alors pour la première fois les paroles passées du mendiant. »⁹⁴⁷

L'épisode est révélateur d'une pratique séculaire de la piraterie : l'envoi d'éclaireurs chargés de reconnaître les lieux et de localiser les cibles potentielles. Il est en effet probable que le mendiant dont il est question dans ce texte fût un espion à la solde du pirate Niu Dayan⁹⁴⁸. Le port de Liujia à Taicang était un des principaux ports du système de transport de taxes, où étaient basés (du moins sur le papier) quelques six-cent treize navires destinés à ces convois. Une garnison de marine y était installée pour leur protection, mais en dépit de ce dispositif, le port fut souvent victime de déprédations au XIV^e siècle⁹⁴⁹. De fait, les convois fiscaux, qui transportaient des dizaines de tonnes de céréales, constituaient une autre cible privilégiée des pirates⁹⁵⁰, d'autant que la situation économique du pays se dégrada rapidement à partir des années 1320. Les famines devinrent dès lors de plus en plus fréquentes dans l'ensemble du pays et causèrent de nombreux mouvements de population, poussant certains à prendre la mer pour trouver leur subsistance⁹⁵¹. Le golfe de Bohai et le détroit qui en marque l'entrée, passage obligé des convois et autres navires se rendant à la capitale, devint également le terrain de chasse de flottes pirates. En 1341, il fut rapporté qu'un groupe arborant bannières et battant le gong s'attaquait aux navires passant par le détroit, y compris aux convois gouvernementaux⁹⁵². L'activité de ce groupe est également mentionnée dans les sources

⁹⁴⁷ GAO Deji, *Pingjiang jishi* 平江記事, j. 1.

⁹⁴⁸ DANJO Hiroshi, 2013 : 44.

⁹⁴⁹ DANJO Hiroshi, 2013 : 40-45.

⁹⁵⁰ DANJO Hiroshi, 2013 : 42.

⁹⁵¹ DANJO Hiroshi, 2013 : 46.

⁹⁵² Zheng Yuanyou 鄭元祐 (1269-1364), *Qiaowuji* 僑吳集 (Recueil de Qiaowu), j. 11, « Stèle commémorant les accomplissements de la gouvernance de Son Excellence le Vice-Grand Mestre du Palais et Général-

coréennes cette même année⁹⁵³. Il est d'ailleurs possible qu'une partie au moins de ce groupe soit originaire de la péninsule, au vu du fait que les Yuan dépêchèrent un envoyé au Koryŏ pour questionner la cour à leur sujet et lui intimer l'ordre de renforcer la surveillance des côtes⁹⁵⁴.

Les côtes chinoises furent ainsi marquées par une instabilité croissante tout au long de la seconde moitié de la dynastie des Yuan, au point de menacer le bon déroulement des transports de taxes pourtant vitaux à la stabilité économique de la capitale et de ses environs. Comme nous l'expliquerons dans la partie suivante de cette étude, cette situation culmina au milieu du XIV^e siècle avec l'ascension de grands chefs pirates qui en vinrent à contrôler des régions entières du pays et causèrent l'arrêt complet des convois, forçant la cour impuissante à leur accorder titres et fonctions officielles en échange de leur allégeance et de leurs services dans le transport des taxes. Si la dynastie des Yuan sut s'imposer sur les mers grâce à son attitude conciliante à l'égard des chefs pirates, c'est aussi au profit de ces derniers qu'elle en perdit définitivement le contrôle avant d'être finalement évincée du trône impérial.

I.4.A.3 La piraterie absente des côtes du Koryŏ ?

Si le groupe pirate qui battait le gong et le tambour dans le golfe de Bohai en 1341 était peut-être en partie composé de gens issus de la péninsule coréenne, force est de constater que les sources du Koryŏ ne font presque pas état d'une piraterie locale, la vaste majorité des mentions concernant des groupes pirates venus de l'extérieur des frontières. Ce furent d'abord les pirates jürchens qui tout au long du XI^e siècle furent actifs le long de la côte orientale. Ces raids étaient presque exclusivement concentrés sur les rivages orientaux de la péninsule, car les populations responsables de la piraterie, généralement dénommées dans les sources coréennes « Jürchens de l'Est » (*Tongyŏjin* 東女眞), étaient

Brigadier en second des voies maritimes Yan Zhige » 匣中大夫海道副萬戶燕只哥公政績碑, cité par ENOMOTO Wataru, 2007 : 200.

⁹⁵³ KRS : 36, 19b (1341.7.1) : « Automne, 7^e mois, 7^e jour : un marchand de Dadu vint annoncer : "Trente navires de pirates habillés de bleu et jaune, sonnait le gong et battant le tambour, prennent la mer, tuent les gens et pillent leurs biens" » (秋七月 丙子 大都商人來言, "海賊三十餘艘, 着青黃衣, 鳴鑼擊鼓, 載海, 殺掠人物").

⁹⁵⁴ KRS : 36, 19b (1341.8.18).

implantées sur la côte de ce qui est aujourd’hui le Hamgyŏng du Nord en Corée du Nord, ou la région de l’actuelle Vladivostok. En 1011, c’est une flotte d’une centaine de navires qui fondit sur Kyŏngju (慶州) au Kyŏngsang⁹⁵⁵. En 1019, les Jürchens poussèrent leur campagne jusqu’au Japon, avant d’être interceptés sur le chemin du retour par la marine du Koryŏ qui parvint à capturer huit navires pirates et à délivrer 259 captifs japonais qui furent renvoyés chez eux⁹⁵⁶. En 1028, la marine donna la chasse à une flotte pirate qui avait été mise en dérouté à P’yŏnghae (平海⁹⁵⁷) : quatre de leurs navires furent ainsi capturés et leur équipage massacré⁹⁵⁸, ce qui n’empêcha pas les pirates de revenir avec quinze navires quelques mois plus tard⁹⁵⁹. L’année suivante, la marine repoussa une attaque de trente navires jürchens, également sur la côte est⁹⁶⁰. En 1050, les pirates parvinrent à s’emparer de deux navires militaires de Chinmyŏng avant de s’enfuir, mais la marine coréenne les poursuivit jusqu’à leur repère qu’elle détruisit complètement⁹⁶¹. Les incursions de ces pirates continuèrent ainsi à malmener les côtes de la péninsule tout au long du XI^e siècle, puis disparut entièrement des sources au moment de l’établissement de la dynastie des Jin, en 1115. A partir du XIII^e siècle, ce furent les pirates japonais qui devinrent à leur tour un objet de préoccupation pour le gouvernement du Koryŏ, un sujet que nous aborderons en détail plus bas⁹⁶².

En revanche, la piraterie domestique, elle, est presque entièrement absente des sources, soit qu’elle n’existât pas, soit que les compilateurs des histoires officielles ne la mentionnent pas. Pourtant, les nombreuses îles du Kyŏngsang et du Chŏlla, qui avoisinaient les routes maritimes par lesquelles transitaient les nombreux caboteurs, constituaient des repères idéaux pour le développement d’une petite piraterie opportuniste, et furent d’ailleurs fréquentées plus tard par les pirates japonais. Xu Jing rapporte que lors de son passage à Kunsan (郡山) en 1123, il vit des navires de patrouille qui portaient sur un fanion les caractères « Bureau de la Garde » (*wisa* 尉司), et dont le rôle était en réalité de capturer des brigands⁹⁶³, aussi semble-t-il qu’une petite piraterie

⁹⁵⁵ KRS : 4, 10b, 1011.8.

⁹⁵⁶ KRS : 4, 30a, 1019.4.9.

⁹⁵⁷ Ce district se situait au nord de l’actuel Kyŏngsang du Nord.

⁹⁵⁸ KRS : 5, 9b, 1028.5.7.

⁹⁵⁹ KRS : 5, 10b-11a, 1028.10.26.

⁹⁶⁰ KRS : 5, 11b, 1029.2+.10.

⁹⁶¹ KRS : 7, 16a-b, 1050.1.4.

⁹⁶² Cf. *infra*, « I.4.B.2 Les premiers débordements sur la côte coréenne ».

⁹⁶³ GLTJ : 33, « Navires », « Navires de patrouille » (舟楫, 巡船 : 皆有尉司字, 實捕盜官吏也).

ordinaire existât bien au XII^e siècle⁹⁶⁴, mais le fait que les sources officielles n'en pipent mot suggère qu'elle ne représenta jamais une menace inquiétante pour la sécurité maritime et ne dépassa probablement pas le stade de la petite briganderie. Il est clair que la situation des mers du Koryō était radicalement différente de celles du Japon.

I.4.B La piraterie au Japon : entre prohibition et institutionnalisation

La piraterie japonaise qui sévit à partir de 1350 n'apparut pas *ex nihilo* : elle fut le fruit d'une longue évolution de la société japonaise, amorcée dès le IX^e siècle. Dans une société archipélagique où les axes de circulation maritimes étaient autant fréquentés que les axes de circulation terrestres, si ce n'est davantage encore⁹⁶⁵, et marquée tant par une généralisation des conflits sociaux et du recours à la violence qu'un affaiblissement progressif des structures de pouvoir, il n'est pas surprenant que les mers de l'archipel fussent arpentées par un nombre croissant de groupes pirates. De même, la piraterie japonaise n'attendit pas 1350 pour déborder des frontières du pays. On en trouve en effet la trace dès le XIII^e siècle, d'abord en Corée, puis en Chine à partir du premier XIV^e siècle. Si la plupart de ces affaires de piraterie hors du Japon sont généralement désignées par le même terme de *wakō/waegu/wokou* (倭寇) dans les travaux des historiens, les plaçant de ce fait dans la même catégorie que la grande vague de piraterie du second XIV^e siècle, nous verrons que le terme masque en réalité des différences notables entre chacune de ces « pirateries ».

I.4.B.1 Développement de la piraterie au Japon

⁹⁶⁴ Pour Yi Chinhan, il est possible que ces navires de patrouille avaient pour fonction première de faire respecter l'interdit maritime et d'empêcher les marins coréens de quitter les côtes du pays. Dans ce cas, les « brigands » (盜, signifiant aussi « voleurs ») mentionnés par Xu Jing désigneraient des contrebandiers davantage que des pirates à proprement parler. Cf. Yi Chinhan, 2014 : 23.

⁹⁶⁵ CARRE, Guillaume, 2017 : 870.

Les premières références au développement d'une piraterie locale au Japon datent du IX^e siècle, à l'époque où l'ouest du pays était également régulièrement ciblé par des groupes venus de la péninsule coréenne. En 830, la cour impériale ordonna pour la première fois aux gouverneurs de provinces de réprimer la piraterie, et dans les décennies qui suivirent, les affaires de piraterie et les ordres d'interdiction se poursuivirent. Cette piraterie était particulièrement active dans la mer Intérieure, artère vitale des transports entre la capitale et la moitié ouest du pays⁹⁶⁶. De façon générale, l'activité des pirates japonais n'apparaît pas souvent dans les sources, mais certains textes laissent clairement entrevoir sa présence, comme le journal de Ki no Tsurayuki (紀貫之 ; ?-945 ?), *Tosa nikki* (土佐日記 ; *Journal de Tosa*), dans lequel l'auteur relate son voyage de la province de Tosa (土佐國 ; dans le sud de Shikoku) à la capitale en 935⁹⁶⁷, et y évoque la crainte constante d'une attaque pirate tout au long de son périple⁹⁶⁸. De fait, la sécurité maritime se détériora fortement dans les années 930, et les ordres de mobilisation pour réprimer la piraterie se succédèrent presque chaque année⁹⁶⁹. Cette situation atteignit son paroxysme en 936, quand Fujiwara no Sumitomo (藤原純友 ; 893 ? - 941) fils d'un aristocrate, et basé dans la province d'Iyo (伊予國 ; nord-ouest de Shikoku), dans la mer Intérieure, rassembla sous sa bannière une vaste flotte pirate rassemblant un millier de navires et pillait et incendia les villages de la côte, jusqu'à ce que la cour propose un pardon aux pirates qui accepteraient de se rendre. Le groupe de Sumitomo fut ainsi pacifié pour un temps, mais reprit de plus belle en 939. Ses navires écumèrent la mer Intérieure, du Kansai à l'est à la côte septentrionale de Kyūshū à l'ouest, jusqu'à ce qu'en 941 Sumitomo soit défait à la bataille de Hakata, perdant près de 800 de ses navires, un chiffre qui laisse entrevoir la puissance qu'il avait acquise sur les mers. Il fut ensuite capturé à Iyo⁹⁷⁰. La mort de Sumitomo ne signifia pas pour autant la disparition de la piraterie, loin s'en faut. Dans les années 970, le groupe mené par le chef pirate Yoshihara Kanenobu (能原兼信 ; ?-982) ciblait les navires transportant les redevances de la cour à travers la mer Intérieure, jusqu'à ce qu'il soit abattu par le gouverneur de la province d'Iyo en 982⁹⁷¹. En 992, ce furent les pirates de la province d'Awa (阿波國 ; nord-est de Shikoku) qui causèrent des

⁹⁶⁶ AMINO Yoshihiko, 1998 : 88-89.

⁹⁶⁷ Pour une traduction en français de cet ouvrage, cf. René Sieffert, 1997.

⁹⁶⁸ AMINO Yoshihiko, 1998 : 101-102.

⁹⁶⁹ FARRIS, William W., 1995 : 143.

⁹⁷⁰ FARRIS, William W., 1995 : 143-145 ; 149 ; AMINO Yoshihiko, 1998 : 101-102.

⁹⁷¹ AMINO Yoshihiko, 1998 : 111.

troubles et nécessitèrent une intervention directe de la cour, qui parvint à en capturer un grand nombre et à tuer leur meneur⁹⁷². Ainsi se succédèrent les affaires de piraterie jusqu'à la fin de l'époque Heian. C'est d'ailleurs en réprimant la piraterie de la mer Intérieure vers 1129-1135 que les Taira émergèrent comme l'une des grandes puissances militaires du pays⁹⁷³, quoique nombre de ces « pirates » fussent en réalité leurs propres vassaux. Davantage qu'une répression pure et simple de la piraterie, il semble plutôt que les Taira intégrèrent ces groupes dans leurs structures de pouvoir, de la même manière que les Song ou les Yuan surent mettre à profit les services des grands chefs pirates⁹⁷⁴.

Non seulement la piraterie continua à sévir à l'époque de Kamakura (1192-1333), mais elle connut de surcroît une augmentation progressive tout au long de la période. On recense en effet dans les sources qui nous sont parvenues une seule occurrence du terme « pirate » (*kaizoku* 海賊) pour la fin du XII^e siècle, vingt-huit cas pour tout le XIII^e siècle, et vingt-huit cas pour la seule période 1300-1333⁹⁷⁵. Le terme fut donc de plus en plus fréquemment employé, reflétant une aggravation du phénomène au sein de la société japonaise tout au long de l'époque Kamakura, avec une recrudescence marquée au XIV^e siècle. La mer Intérieure vit l'émergence de grands groupes qui furent une véritable épine dans le pied des autorités shogunales, à tel point que ces dernières furent par exemple contraintes d'ordonner en 1308 et 1309 la mobilisation des troupes de quinze provinces pour réprimer des pirates basés à Kumano (熊野) et dans la province d'Iyo, deux foyers historiques de la piraterie au Japon. Une mobilisation d'une telle ampleur pour des affaires intérieures ne s'était pas produite depuis les troubles de l'ère Jōkyū (1219)⁹⁷⁶. Ces épisodes de piraterie se multiplièrent dès lors dans la mer Intérieure. En 1314, on captura le pirate Garaku Saemonjirō (雅樂左衛門次郎) dans la province d'Iyo ; en 1322, une affaire fut signalée à Harima (播磨國), une autre à Settsu (摂津國) en 1326, etc.⁹⁷⁷

Le *bakufu* tenta bien d'endiguer le phénomène : dès 1231, il ordonna à l'inspecteur général de Rokuhara (*Rokuhara tandai* 六波羅探題), représentant du *bakufu* à Kyōto, de transmettre aux protecteurs militaires des provinces (*shugo* 守護) un édit au sujet des

⁹⁷² AMINO Yoshihiko, 1998 : 111.

⁹⁷³ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 72.

⁹⁷⁴ AMINO Yoshihiko, 1998 : 124-125.

⁹⁷⁵ SEKI Shūichi, 2016 : 31-33.

⁹⁷⁶ AMINO Yoshihiko, 1995, rééd. 2013 : 256 ; 366-367 ; SEKI Shūichi, 2016 : 33-34.

⁹⁷⁷ SEKI Shūichi, 2016 : 34.

« pirates des provinces occidentales » (*saikoku kaizoku* 西国海賊) : ceux-ci devaient se placer sous l'autorité des protecteurs provinciaux et effectuer une « corvée militaire » (*heishiyaku* 兵士役). Ceux qui refusaient d'obtempérer devaient être signalés, leurs navires confisqués et remis à ceux qui coopéraient à la répression de la piraterie. Cet édit est interprété par certains historiens comme une première tentative de répression de la piraterie par le *bakufu*, tandis que d'autres y voient plutôt une tentative d'intégrer ces puissances maritimes aux structures vassaliques du pouvoir guerrier en les plaçant sous l'autorité des protecteurs militaires⁹⁷⁸. Les efforts de répression déployés par le *bakufu* au XIII^e semblent avoir garanti dans une certaine mesure la sécurité des mers⁹⁷⁹. Mais au début du XIV^e siècle, ces mesures avaient perdu toute efficacité, et le *bakufu* dut concevoir de nouvelles stratégies pour enrayer la menace de la piraterie qui pesait toujours plus lourd sur la sécurité des voies maritimes : il ordonna par exemple en 1301 de graver sur les navires de la province de Bungo ⁹⁸⁰ (豊後國 ; côte est de Kyūshū) leur port d'appartenance, le nom de leur propriétaire, et de dresser une liste de leur équipage, et en 1324, il ordonna aux propriétaires de domaines dans la province d'Awa de signaler leurs navires par un blason représentant un chimonanthe (*karaume* 唐梅), le but étant dans les deux cas de faciliter l'identification et donc l'arrestation des navires pirates⁹⁸¹. Cette piraterie endémique menaçait même le bon déroulement des entreprises commerciales en Chine des grandes institutions religieuses de la première moitié du XIV^e siècle, nombre desquelles étaient patronnées par le *bakufu*⁹⁸². Ce dernier ordonnait ainsi à ses hommes-liges d'assurer la sécurité des jonques à destination de la Chine. Il confia par exemple en 1325 la protection du navire du temple Kenchō (建長寺造營唐船) à Ōmura Magoshirō (大村孫四郎), homme-lige de la province du Chikuzen (筑前國), pendant quatorze jours, probablement le temps d'accompagner le navire de Hakata jusqu'aux Gotō, à travers la zone de Matsura réputée pour être un repère de pirates⁹⁸³. Mais tous ces efforts pour garantir la sécurité des mers ne rencontrèrent pas le succès escompté, et la piraterie continua à prospérer tout au long du XIV^e siècle.

⁹⁷⁸ AMINO Yoshihiko, 1995, rééd. 2013 : 368-370.

⁹⁷⁹ SHAPINSKY, Peter, 2014 : 56.

⁹⁸⁰ Sur la côte orientale de Kyūshū, donnant sur la mer intérieure.

⁹⁸¹ SEKI Shūichi, 2016 : 35.

⁹⁸² Cf. *supra*, p. 186.

⁹⁸³ SEKI Shūichi, 2016 : 43.

Pourquoi la répression de la piraterie posait-elle à ce point problème dans le Japon médiéval ? Il existe plusieurs raisons à cela, telles que l'essor des circulations marchandes et donc des cibles potentielles⁹⁸⁴, ou encore la topographie particulière de la mer Intérieure, passage obligé de la majeure partie de ces circulations matérielles et humaines de l'archipel et parsemée d'îles et de chenaux étroits, propices aux embuscades⁹⁸⁵. Mais sans doute ces difficultés étaient-elles avant tout liées à la fragmentation du pouvoir politique dans le Japon féodal, entre vassaux et hommes-liges du *bakufu*, sujets de la cour impériale et propriétaires de domaines privés, qu'il s'agisse de seigneurs ou d'institutions religieuses, dont certaines possédaient de vastes domaines et donc une autorité temporelle considérable couplée à une puissance économique encore accrue au XIV^e siècle⁹⁸⁶. La pluralité de juridictions résulta ainsi en une pluralité d'attitudes vis-à-vis de la piraterie, en fonction des intérêts et des pratiques propres à chaque localité⁹⁸⁷. Cette fragmentation politique se doublait d'un mouvement de contestation généralisé à l'égard des régents Hōjō et d'une multiplication des conflits entre potentats locaux, parfois mécontents de la justice shogunale et cherchant à régler leurs différends par la violence⁹⁸⁸. Ce contexte de généralisation des conflits sociaux et politiques fut ainsi marqué par un essor rapide de groupes appelés *akutō* (悪党), ou « bandes de vauriens », pour reprendre la traduction de Pierre-François Souyri⁹⁸⁹. La signification du terme est assez vague, le mot « mal » ou « mauvais » (*aku* 悪) recouvrant une grande variété de sens à partir du XII^e siècle. Il désignait généralement des activités jugées répréhensibles, allant d'actes violents (vols, pillages, destructions, meurtres, etc.) à la pratique d'activités jugées impures, à des actes de rébellion, en passant par des activités marchandes ou financières⁹⁹⁰. Les *akutō* du Japon médiéval étaient donc au sens large des groupes échappant au contrôle des autorités (*bakufu*, cour impériale, propriétaires de domaines privés, etc.), et qui n'hésitaient pas à recourir à la violence pour parvenir à leurs fins. Ces puissances, qui s'étaient développées en dehors des structures officielles du pouvoir, posèrent un véritable problème au *bakufu*, en particulier dans la première moitié du XIV^e

⁹⁸⁴ AMINO Yoshihiko, 1995, rééd. 2013 : 365 ; SHAPINSKY, Peter, 2014 : 62-66.

⁹⁸⁵ SHAPINSKY, Peter, 2014 : 25-30.

⁹⁸⁶ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 279-280.

⁹⁸⁷ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 255-256.

⁹⁸⁸ AMINO Yoshihiko, 1995, rééd. 2013 : 367 ; SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 215-220 ; SHAPINSKY, Peter, 2014 : 57-60.

⁹⁸⁹ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 220.

⁹⁹⁰ AMINO Yoshihiko, 1995, rééd. 2013 : 368-370.

siècle, lorsque des bandes rassemblant parfois une centaine de cavaliers en vinrent à exercer un contrôle sur nombre des axes de circulation terrestres et maritimes⁹⁹¹. De fait, le phénomène des *akutō* allait de pair avec le développement de la piraterie, et bien souvent, les termes de « pirate » (*kaizoku* 海賊) et « *akutō* » étaient interchangeables, la distinction ne tenant qu'à la possession ou non de navires⁹⁹².

L'essor de ces groupes d'*akutō*, qui n'hésitaient pas à proposer leurs services au plus offrant, participait d'une tendance générale de la marchandisation de la violence dans le Japon médiéval⁹⁹³. Réprimer la piraterie n'allait pas nécessairement dans l'intérêt d'un seigneur ou d'une autorité donnée, et il pouvait s'avérer bien plus profitable de l'incorporer dans ses structures vassaliques, comme le firent avec succès les Taira au XII^e siècle, et comme tenta de le faire le *bakufu* en 1231. Si les Hōjō et le régime de Kamakura, de plus en plus impopulaires, ne parvinrent pas à étendre leur autorité sur ces bandes, la cour impériale, en la personne de l'empereur Godaigo (後醍醐 ; 1288-1339), parvint à mobiliser un nombre conséquent de ces groupes de marginaux et à renverser le *bakufu* en 1333⁹⁹⁴. À une époque où il n'existait pas de marine de guerre spécialisée et où la puissance maritime d'un seigneur dépendait de sa capacité à mobiliser une flottille de navires ordinairement employés pour le fret ou le commerce⁹⁹⁵, rallier sous sa bannière des flottes pirates déjà constituées représentait bien souvent un enjeu crucial pour tout seigneur ou autre autorité qui désirait étendre son contrôle sur les activités maritimes.

Une des affaires qui illustre le mieux cette évolution survint en 1319 dans le port de Onomichi (尾道) du domaine privé de Ōta (大田荘), au Bingo (備後國). Le domaine et son port, un des plus prospères de la mer Intérieure, appartenaient au Mont Kōya (高野山 ; siège du monastère Kongōbuji 金剛峯寺 de l'école Shingon), et étaient en tant que tels exclus de la juridiction du protecteur militaire de la province, Nagai Sadashige (長井貞重 ; ?-?). Toutefois, ce dernier lorgnait les revenus économiques générés par le port, et tentait d'y accroître son influence, du moins si l'on en croit les moines du Kongōbuji. Selon eux, plusieurs des chefs pirates notoires basés dans le port étaient en réalité des « *akutō*

⁹⁹¹ AMINO Yoshihiko, 1995, rééd. 2013 : 365-368.

⁹⁹² Ce fut d'ailleurs sous le terme d'*akutō* que furent désignés par le *bakufu* les Japonais de la province de Ōsumi qui se livraient à la piraterie au Koryō en 1381. Cf. *infra*, p. 359.

⁹⁹³ SHAPINSKY, Peter, 2014 : 22-23.

⁹⁹⁴ AMINO Yoshihiko, 1995, rééd. 2013 : 367 ; cf. *supra*, p. 330.

⁹⁹⁵ ISHII Kenji, 1983 : 35-36. Au sujet des navires du Japon médiéval, cf. *supra*, « I.1.C.3 Les pirogues à bordés du Japon ».

à la solde du représentant du protecteur militaire » (*shugodai fuchi no akutō* 守護代扶持之悪党), ce qui implique donc que les chefs pirates recevaient des traitements de la part du seigneur. En 1319, Sadashige dépêcha à Onomichi son homme de main Ensei (圓清) qui, sous prétexte de réprimer la piraterie, pénétra dans le port à la tête de plus d'une centaine de *akutō* et y commit massacres et pillages, brûlant plus d'un millier de bâtiments religieux, administratifs et d'habitations. Ensei emporta ensuite son butin sur plusieurs dizaines de grands navires. Tels sont en tout cas les griefs exposés dans la plainte des moines du Mont Kōya déposée auprès du *bakufu*⁹⁹⁶. Si les suites de cette affaire nous sont inconnues, elle révèle l'utilisation que les seigneurs féodaux n'hésitaient pas employer ces chefs pirates pour accroître leur propre influence, en commettant parfois des actes illégaux, et les intégraient même à leur propre vasselage en échange de leurs services. Le millefeuille juridictionnel du Japon médiéval favorisa ainsi l'émergence de groupes identifiés comme « pirates », mais qui opéraient au grand jour, à l'instar des « pirates notoires » du port de Onomichi, clairement connus des moines du Kongōbuji qui ne pouvaient pourtant pas prendre d'action punitive contre eux sans risquer d'encourir l'ire de leur patron. Il ne faudrait toutefois pas s'imaginer, sur la base de l'anecdote que nous venons de rapporter, que les religieux ne savaient pas eux aussi tirer parti de l'existence de ces groupes. Le célèbre moine Ippen (一遍 ; 1239-1289) put par exemple arpenter le pays pendant trois ans sans être inquiété par les pirates ou *akutō* parce qu'il bénéficiait de la protection de groupes de *akutō* de Mino (美濃國) et Owari (尾張國), dont les réseaux semblaient s'étendre sur une grande partie des axes de circulation⁹⁹⁷. De même, les liens étroits qui unissaient le sanctuaire de Kumano aux groupes de pirates locaux étaient bien connus dans le Japon médiéval, au point de faire l'objet d'une légende rapportée dans le *Kokon Chomonjū* (古今著聞集 ; *Recueil des traditions de jadis et maintenant*) de Tachibana no Narisue (橘成季 ; ?- ?), rédigé en 1253. Dans ce recueil, Narisue narre l'histoire de l'abbé de Kumano transportant par mer un chargement de riz destiné à être présenté aux divinités du sanctuaire. En se rapprochant des côtes, son navire est intercepté par les pirates locaux qui, ne reconnaissant pas l'abbé, tentent de saisir la cargaison pour la présenter eux-mêmes aux dieux. L'abbé use alors de ses extraordinaires talents d'archer pour se faire connaître des pirates, abattant l'un deux d'une flèche entre les deux yeux.

⁹⁹⁶ SHAPINSKY, Peter, 2014 : 59-60 ; SEKI Shūichi, 2016 : 34-35.

⁹⁹⁷ AMINO Yoshihiko, 1995, rééd. 2013 : 365.

Les pirates, reconnaissant à cette prouesse le pontife, présentent leurs plates excuses pour la méprise, mais sont bien vite pardonnés, puisqu'ils ne faisaient qu'accomplir leur devoir⁹⁹⁸. S'il s'agit d'une légende que l'on ne saurait prendre à la lettre, elle illustre toutefois clairement la représentation largement répandue dans le Japon médiéval de l'autorité de l'abbé de Kumano sur les groupes pirates locaux, à qui était confié, entre autres activités, le soin de prélever des droits de péage sur les navires transitant dans la zone, péages dont une partie au moins revenait ensuite au sanctuaire⁹⁹⁹. En effet, ces groupes de « pirates » ne vivaient pas nécessairement de la prédation, mais de tout un faisceau d'activités allant du transport au commerce, en passant par la perception de droits de péage sur les navires passant par les bras de mer sous leur contrôle, en échange de quoi ils leur offraient leur « protection » (*keigo* 警護), qui s'apparentait dans bien des cas à de l'extorsion pure et simple¹⁰⁰⁰. Vers la fin de l'époque Kamakura, nombre de « barrières » (*seki* 關), c'est-à-dire de péages, sur les axes de circulation tant maritimes que terrestres passèrent ainsi sous le contrôle de groupes d'*akutō*, soit qu'ils s'en soient vu confier la gestion par un monastère ou seigneur qui en possédait théoriquement les droits, soit qu'ils les aient imposées eux-mêmes sans l'assentiment explicite d'une autorité supérieure, imposant par la force leur loi — une situation de fait parfois légitimée *a posteriori* par l'autorité supérieure nominale¹⁰⁰¹.

La société japonaise fut ainsi marquée dans la première moitié du XIV^e siècle par une généralisation des conflits sociaux, de plus en plus fréquemment réglés par la violence, une situation au sein de laquelle la piraterie fut partie prenante. A l'inverse de la Chine ou de la Corée, des États bien plus centralisés, le Japon médiéval était morcelé en une multitude de juridictions politiques, rendant la lutte contre la piraterie particulièrement difficile sans la coopération de tous les acteurs politiques. Mais les rivalités grandissantes entre seigneurs féodaux, guerriers, nobles ou institutions religieuses rendirent cette coopération impossible, laissant la voie libre à la piraterie pour se développer. Cet essor rapide de la piraterie à l'intérieur du Japon ne se cantonna pas aux rives de la mer Intérieure, et dès la première moitié du XIII^e siècle, commença à déborder sur les côtes proches du Koryō.

⁹⁹⁸ Cité par SHAPINSKY, Peter, 2014 : 54-55.

⁹⁹⁹ SHAPINSKY, Peter, 2014 : 54.

¹⁰⁰⁰ SHAPINSKY, Peter, 2014 : 60-61.

¹⁰⁰¹ AMINO Yoshihiko, 1995, rééd. 2013 : 365-366 ; SHAPINSKY, Peter, 2014 : 22-23.

I.4.B.2 Les premiers débordements sur la côte coréenne

En 1223, la cour du Koryō fut informée qu'un groupe de Japonais avait commis des pillages contre la ville de Kūmju (金州)¹⁰⁰², alors le terminal des échanges officiels avec Tsushima¹⁰⁰³. Cette attaque marqua le début d'une période de quatre années où les raids pirates se firent de plus en plus virulents. Si l'on n'enregistre aucune attaque en 1224, deux navires pirates écumèrent les côtes du Kyōngsang au 4^e mois de 1225, mais furent capturés par les troupes coréennes¹⁰⁰⁴. Les raids atteignirent leur paroxysme l'année suivante, lorsque dès le premier mois de l'année, un groupe écuma à nouveau le littoral du Kyōngsang. Le magistrat de Kōje dirigea sa flotte à la poursuite des pirates et les combattit autour de l'île de Sa (沙島¹⁰⁰⁵) et parvint à en tuer deux, forçant la troupe à se retirer durant la nuit¹⁰⁰⁶. Au 6^e mois, les pirates attaquèrent à nouveau Kūmju¹⁰⁰⁷. Pénétrant de nuit par une brèche dans la muraille défensive, ils mirent à sac les principaux bâtiments de la ville¹⁰⁰⁸. Au 4^e mois de l'année suivante, une autre attaque se produisit à Kūmju. Les pirates furent poursuivis, deux de leurs navires capturés et trente d'entre eux tués¹⁰⁰⁹. De nouveau au 5^e mois, un groupe attaqua le district de seconde classe d'Ungsin (熊神縣¹⁰¹⁰), mais tomba dans une embuscade de l'armée coréenne, qui tua sept d'entre eux et les força à rembarquer¹⁰¹¹. Il semble que les raids de 1226 en particulier firent grand bruit au Japon, au point que l'on en trouve l'écho dans le journal du noble du dignitaire de la cour impériale Fujiwara no Teika (藤原定家 ; 1162-1241), qui rapporta d'abord le 16 du 10^e mois avoir entendu dire qu'une bataille avait eu lieu entre gens de

¹⁰⁰² Aussi prononcé Kimju, correspond à l'actuelle Kimhae (金海), prov. Kyōngsang du Sud ; KRS : 22, 23b (1223.5.22).

¹⁰⁰³ Cf. *supra*, p. 193.

¹⁰⁰⁴ KRS : 22, 27a-b (1225.4.8).

¹⁰⁰⁵ Non-identifié. Il s'agit probablement de l'un des nombreux îlots qui entourent Kōje.

¹⁰⁰⁶ KRS : 22, 29a (1226.1.27).

¹⁰⁰⁷ KRS : 22, 29b (1226.6.1).

¹⁰⁰⁸ *Azuma Kagami*, an 3 de l'ère Karoku 嘉祿 (1227), 5^e mois, 14^e jour.

¹⁰⁰⁹ KRS : 22, 30a-b (1227.4.15).

¹⁰¹⁰ Actuelle zone du *dong* de Ungch'ōn (熊川洞), dans l'actuel *ku* de Chinhae (鎭海區), ville de Changwōn (昌原市 ; prov. Kyōngsang du Sud). Le district de Ungsin dépendait de la juridiction du Kūmju au XIII^e siècle (cf. KRS : 25, 29b).

¹⁰¹¹ KRS : 22, 30b (1227.5.2).

Tsushima et Coréens¹⁰¹², avant de préciser le lendemain qu'il s'agissait d'une bande de pillards du Matsuratō (松浦党)¹⁰¹³ qui s'était rendu au Koryō pour y commettre des pillages. Fujiwara no Teika parle d'une imposante flotte pirate regroupant « plusieurs dizaines de navires militaires », mais il rapporte aussi que plus de la moitié des assaillants furent tués en Corée. Or, les sources officielles coréennes, qui ont pourtant tendance à rapporter le nombre de captures ou de pirates tués, ne notent la mort que de deux pirates dans les raids de 1226. Les informations rapportées par Fujiwara no Teika ne sauraient donc être prises à la lettre, et rendent davantage compte de la rumeur qui circulait à cette époque dans le pays, plusieurs mois après les faits¹⁰¹⁴. Le fait que Fujiwara no Teika évoque l'implication de groupes de la région de Matura est toutefois intéressant, toutes les autres sources évoquant principalement la responsabilité de gens de Tsushima.

Face à cette multiplication soudaine des actes de piraterie, le Koryō envoya une première ambassade auprès du Dazaifu au 2^e mois de 1227, pour demander justice de l'attaque menée contre Kūmju en 1226, ambassade qui n'est pas signalée dans les sources coréennes, mais dont le contenu est reproduit dans le *Azuma kagami* (吾妻鏡 ; Miroir de l'Est) :

高麗國全羅州道按察使牒[印]日本國惣官太宰府當使
 准彼國對馬嶋人 古來貢進邦物 歲修和好 亦我本朝 從其所便 特營館
 舍 撫以恩信 是用海邊州縣嶋嶼居民 恃前來交好 無所疑忌 彼告金海
 府 對馬人等舊所住依之處 奈何 於丙戌六月 乘其夜寐 入自城竇 奪
 掠正屋訖 比之已甚 又何邊村塞 壇便[擅使]往来 彼此一同 無辜百姓
 侵擾不已 今者

¹⁰¹² *Meigetsuki* (明月記), an 2 de Karoku 嘉祿 (1226), 10^e mois, 16^e jour.

¹⁰¹³ *Meigetsuki*, an 2 de Karoku, 10^e mois, 17^e jour.

¹⁰¹⁴ La cour impériale n'était généralement que bien mal informée de la situation des échanges extérieurs, comme en témoigne par exemple le fait qu'elle ignorait l'existence des échanges « tributaires » avec Tsushima en 1240 (cf. *supra*, p. 193). Cette méconnaissance de la situation aux frontières est notamment exemplifiée lors de l'expédition coréenne contre Tsushima en 1419 (cf. *infra*, « III.2.C.4 Punir les pirates : l'expédition contre Tsushima de 1419 »). Pour une analyse de la circulation des informations à cette époque, Cf. PELADAN, Damien, 2018.

國朝取[敢?]問上件事 固當職差承存¹⁰¹⁵等二十人 晋[賚]牒前去 且元來
進奉禮制 廢絕不行 船數結多 無常往來 作爲惡事 是何因由 如此事
理 疾速廻報

右具前 [印] 事 須牒

日本國惣官 謹牒

丁亥二月 日 [印] 牒

副使兼監倉使轉輪¹⁰¹⁶提點刑獄兵馬公事龍虎軍郎將兼三司判官趙判 [手決]

« L'Inspecteur de la province du Chöllaju du pays de Koryŏ [sceau] adresse humblement une missive à l'Inspecteur du Ministère général du Dazaifu au Japon.

Considérant que depuis longtemps les habitants de l'île Tsushima de ce pays viennent présenter des produits locaux et chaque année cultiver les bonnes relations [entre nos pays], notre dynastie a aussi fait spécialement construire une résidence (pour eux) suivant ce qui leur convenait, les soulageant (de leur peine) par confiance dans leurs bienfaits. Ainsi les habitants des districts et préfectures côtières et des îles, connaissant la qualité de leurs échanges antérieurs n'avaient ni doute ni restriction. Ceux-là ont rapporté qu'à la Préfecture de Kimhae, là où les gens de Tsushima et d'ailleurs autrefois résidaient, pour une raison inconnue, le 6^e mois de l'année *pyŏng-sul* [1226], [on] a pénétré dans la cité par une faille de la muraille, profitant du sommeil de la nuit, et pillé tous les principaux bâtiments. Mais, il y a plus grave : aux postes-frontière de certains villages de la côte, ils vont et viennent à leur guise, de sorte qu'ici ou là les populations innocentes subissent le même sort : intrusions et désordres continuels. À présent, notre cour, informée des faits susmentionnés, a dû fermement charger, chacun selon leur rang, les vingt personnes présentes, porteuses de ce message, de partir. De plus, le protocole du système de tribut originellement en vigueur a été abandonné et n'est plus appliqué, (de sorte que) nombre de navires, formant des multiples collusions, vont et viennent à n'importe quel moment commettre des exactions. Quelle est

¹⁰¹⁵ Ici, le caractère *chon* 存 est le raccourci de *chonmun* 存問, « questionnement », « enquête ».

¹⁰¹⁶ Le caractère 輪 dans ce texte est une erreur pour 輸.

la raison pour laquelle de tels faits se produisent ? Veuillez nous en rendre compte au plus vite.

Certifions (l'exactitude) des faits susmentionnés [sceau]

Au Ministre général du Japon, avec nos respects

Lettre du 2^e mois de l'année *chōng-hae* (1227) [sceau]

Vice-inspecteur (de la province du Chōllaju), avec les charges cumulées d'envoyé surveillant aux greniers, assistant au Conseil des transports, administrateur militaire des affaires publiques, de la justice et des prisons¹⁰¹⁷, colonel de l'armée Yongho en cumul avec la charge du Conseil des finances, (de patronyme) Cho [signature]¹⁰¹⁸

Ce fut Mutō Sukeyori (武藤資頼 ; 1160-1228), adjoint mineur du Dazaifu (*Dazaifu shōni* 太宰府少弐)¹⁰¹⁹, qui reçut cette ambassade à Kyūshū. Selon le *Hyakurensō* (百鍊抄)¹⁰²⁰, l'attaque était le fait de *akutō* de Tsushima, qui commirent des pillages au Chōlla. Il pourrait s'agir d'une erreur, l'attaque en question concernant le Kyōngsang, mais l'ambassade fut effectivement opérée sous le nom de l'Inspecteur du Chōlla, pour une raison non élucidée. Le Chōlla était-il aussi concerné par la présence de Japonais dans ses eaux ? La missive de l'ambassade ne l'explique pas, mais on peut en déduire la possibilité. Quoi qu'il en soit, le *Hyakurensō* rapporte que la réponse de Sukeyori fut implacable : il fit exécuter quelques quatre-vingt-dix *akutō* devant l'ambassade et envoya une missive à la cour pour présenter ses excuses au sujet des affaires de piraterie, sans en référer au préalable à la cour impériale, ce qui ne fut pas du goût des nobles de la capitale, qui

¹⁰¹⁷ Le titre de *chejōm hyōng'ok* 提點刑獄 est semble-t-il l'abréviation de *chejōm hyōng'ok kongsa* 提點刑獄公事. Cette fonction n'est pas répertoriée dans *Répertoire historique de l'administration coréenne* de Maurice Courant, et ne se rencontre pas non plus dans le *Koryōsa*, mais apparaît dans les détails de publication (*kangi* 刊記) du *Tong'injimun saryuk* (東人之文四六 ; Prose en quatre-six des Gens de l'Est ; *kwōn* 15), où est mentionné un certain Chōng Gwangdo (鄭光道 ; ?- ?) possédant, entre autres titres, celui de *chejōm hyōng'ok kongsa* 提點刑獄公事. Ce titre est calqué sur l'administration chinoise des Song et signifie dans ce contexte « intendant des affaires judiciaires ».

¹⁰¹⁸ *Azuma Kagami*, an 3 de l'ère Karoku 嘉祿 (1227), 5^e mois, 14^e jour.

¹⁰¹⁹ SENO Seiichirō, 2010, *op.cit.*, p. 143.

¹⁰²⁰ Compilation de sources datant de la seconde moitié du XIII^e siècle, principalement basée sur les journaux des nobles de cour, et couvrant pour la partie qui nous est parvenue la période 967-1259. Cet ouvrage contient plusieurs mentions relatives aux relations nippo-coréennes dans l'Antiquité et au haut Moyen Âge, ce qui en fait un document extrêmement précieux pour l'étude de l'histoire des relations entre les deux pays.

estimaient que ces actions étaient « la honte du pays »¹⁰²¹. Il est intéressant de noter que lorsque Sukeyori envoya sa lettre d'excuses au gouvernement du Koryō, il demanda également le maintien des relations commerciales, suggérant son implication dans le commerce, probablement à travers le système de navire « tributaire » de Tsushima. La cour du Koryō dépêcha ensuite une nouvelle ambassade au Dazaifu pour remercier Sukeyori¹⁰²², ambassade qui séjourna auprès de lui pendant près d'un an¹⁰²³, et les attaques pirates connurent ensuite une accalmie¹⁰²⁴. On ne note en effet aucune nouvelle attaque dans les sources avant 1263, mais en 1259 la cour coréenne dépêcha une nouvelle ambassade pour demander encore une fois la répression de la piraterie¹⁰²⁵. On peut donc en déduire que même si les sources coréennes ne signalent pas d'attaque, la piraterie continuait d'être un problème. D'ailleurs, les sources japonaises rapportent en 1232 une affaire absente du *Koryōsa* : un groupe de pirates dépendant des domaines du sanctuaire Kagami (鏡神社 ; dans l'actuelle ville de Karatsu 唐津市) au Hizen attaqua de nuit un point de la côte coréenne, emportant de nombreux objets précieux avec eux¹⁰²⁶. Par ailleurs, le *Koryōsa* rapporte qu'en 1251, les autorités coréennes firent construire une forteresse à Kūmju pour protéger la ville des Japonais¹⁰²⁷, montrant bien que la piraterie resta un problème tout au long du XIII^e siècle. Une attaque est également mentionnée en 1263 sur l'île de Muldo 勿島 dans le district de seconde classe de Ungsin¹⁰²⁸, où les pirates s'emparèrent d'un navire de transport de taxe. Le Koryō dépêcha alors une ambassade au Japon pour demander d'interdire les actes hostiles :

遣大官署丞洪汙, 詹事府錄事郭王府等如日本國, 請禁賊, 牒曰, “自兩國交通以來, 歲常進奉一度, 船不過二艘, 設有他船枉憑他事, 濫擾我沿海村里, 嚴加徵禁, 以爲定約. 越今年二月二十二日, 貴國船一艘, 無故來入我境內熊神縣界勿島, 略其島所泊我國貢船所載, 多般穀米并一百二十石, 紬布并四十三匹將去, 又入椽島, 居民衣食資生之具, 盡奪而去, 於元定交通之意, 甚大乖反. 今遣洪汙等

¹⁰²¹ *Hyakurenshō* 百鍊抄 : 13, an 3 de Karoku 嘉祿 (1227) , 7^e mois, 21^e jour.

¹⁰²² KRSCY : 15, 1227.12.

¹⁰²³ KRSCY : 15, 1228.11.

¹⁰²⁴ KRS : 22, 33a.

¹⁰²⁵ KRS : 25, 1b (12597.28).

¹⁰²⁶ *Azuma Kagami*, an 1 de l'ère Jōei (貞永), 9^e mois int., 17^e jour.

¹⁰²⁷ KRSCY : 17, 1251.11.

¹⁰²⁸ KRS : 25, 29b (1263.2.23).

, 賚牒以送, 詳公牒, 并聽口陳, 窮推上項奪攘人等, 盡皆徵沮, 以固兩國和親之義.¹⁰²⁹

« [La cour] dépêcha l'assistant du Bureau des vivres Hong Chō (洪淳 ; ?-?), le secrétaire de l'intendance de la Maison du Prince héritier Kwak Wangbu (郭王府 ; ?-?) et d'autres qui se rendirent au Japon pour demander l'interdiction de la piraterie. L'acte administratif dit : "Depuis que nos deux pays ont lié des relations et communiquent, il a été convenu que chaque année vous apportiez une fois tribut à l'aide d'une flotte qui ne dépasse pas deux navires, et que la présence d'autres navires prétextant autres affaires, causant des troubles dans les villages de nos côtes, seraient fermement sanctionnée. Mais le 22^e jour du 2^e mois de cette année, un navire de votre pays a pénétré sans raison dans l'île de Muldo rattaché au district de Ungsin de l'intérieur de nos frontières et s'est emparé du contenu du navire à impôt de notre pays qui était mouillé dans l'île : toutes sortes de céréales et de riz pour un total de cent vingt *sōk*, étoffe fine pour un total de quarante-trois rouleaux. S'apprêtant à partir, il pénétra encore à Yōndo puis partit en extorquant entièrement vêtements, nourriture et moyens de subsistance des habitants. Il s'agit d'une très grave infraction au sens des règles d'échanges fixées à l'origine. Nous envoyons aujourd'hui Hong Chō et sa suite porteur d'une missive (pour vous). Veuillez l'examiner, écouter les témoignages oraux, et poursuivre jusqu'au bout les auteurs des pillages décrits ci-dessus, de les appréhender et les punir afin de préserver les sens des relations de proximité et d'harmonie entre nos deux pays". »

De retour au Koryō, l'envoyé coréen annonça que les responsables étaient des pirates de Tsushima, et que le Japon (sans doute par l'intermédiaire des Shōni) avait offert compensation pour ces vols¹⁰³⁰. La dernière attaque de pirates japonais rapportée dans les sources du XIII^e siècle survint en 1265, lorsqu'un groupe pilla les côtes du sud de la péninsule¹⁰³¹.

¹⁰²⁹ KRS : 25, 31a-b (1263.4.5).

¹⁰³⁰ KRS : 25, 32a (1263.8.1).

¹⁰³¹ KRS : 26, 7a-b (1265.7.11).

Ces quelques affaires nous donnent une idée de la taille des flottes pirates et du type de navires utilisés. On voit en effet que les deux navires capturés en 1227 comptaient une trentaine de pirates à leur bord, soit une moyenne de quinze hommes par navire. Ce chiffre correspond à la taille moyenne des grandes « pirogues à bordés » typiques de l'architecture navale japonaise de cette époque¹⁰³². Il ne s'agissait donc pas d'une piraterie de grande envergure possédant des jonques chinoises, par exemple, mais plutôt de groupes similaires à ceux qui croisaient dans le reste du Japon. Ainsi, si l'on prend à la lettre le chiffre de « plusieurs dizaines de navires » avancé par Fujiwara no Teika, cela signifierait que le groupe comptait jusqu'à trois ou quatre cents hommes, mais comme nous l'avons vu, il s'agit vraisemblablement d'une exagération. Suite à cette affaire, Mutō Sukeyori fit exécuter 90 pirates de Tsushima. Si l'on considère qu'il s'agit là de la majeure partie des pirates responsables des attaques de 1226, cela correspondrait à l'équipage de six navires. Mais mis à part le groupe de 1226, qui semble avoir réuni des effectifs plus importants que d'ordinaire¹⁰³³, il appert que la majeure partie des attaques étaient conduites par quelques navires tout au plus. Ainsi l'attaque de 1225 fut seulement conduite sur deux navires, donc par une quarantaine de pirates tout au plus, et celle de 1263 ne fut menée que par un seul navire. On est donc bien loin de la piraterie de grande ampleur qui sévit au cours de la seconde moitié du XIV^e siècle, alors capable de réunir plusieurs dizaines, voire centaines de navires et plusieurs milliers d'hommes.

Quelles sont donc les raisons de l'apparition aussi soudaine de la piraterie japonaise au Koryō dans les années 1220 ? Les sources ne fournissent aucune explication claire à ce sujet, mais plusieurs explications ont été avancées par les historiens. La première des explications avancées serait liée aux bouleversements politiques des troubles de l'ère Jōkyū, lorsque l'empereur retiré Gotoba (後鳥羽 ; 1180-1239) tenta de renverser le pouvoir shogunal et de restaurer l'autorité royale en 1221, seulement deux ans avant le début des attaques sur les côtes coréennes¹⁰³⁴. Toutefois, les sources ne permettent de tracer un lien direct entre les anciens partisans de l'empereur Gotoba et l'activité pirate. L'indignation de la cour quant aux actions de Mutō Sukeyori, représentant du pouvoir shogunal à Kyūshū et qui fit exécuter devant l'envoyé du Koryō des *akutō* de Tsushima, pourrait être révélatrice d'une rivalité entre le pouvoir guerrier et la hiérarchie nobiliaire

¹⁰³² Cf. *supra*, « I.1.C.3 Les pirogues à bordés du Japon ».

¹⁰³³ HAZARD, Benjamin H., 1967 : 263-264.

¹⁰³⁴ HAZARD, Benjamin H., 1967 : 261 ; voir aussi KIM Pohan, 2015 : 65-70.

quant à la juridiction de Tsushima, mais les sources ne sont pas assez détaillées pour comprendre exactement quels étaient les rapports des représentants de la cour à Tsushima avec les pirates. Il ne serait toutefois pas surprenant que Sukeyori ait profité de l'affaire pour étendre son emprise sur l'île¹⁰³⁵. D'autres explications s'attachent aux facteurs environnementaux¹⁰³⁶, tels que la sécheresse qui toucha au moins une partie du Japon à l'été 1222¹⁰³⁷, affectant la récolte de l'automne, et aurait donc pu causer une famine jusqu'à la récolte suivante. De façon générale, les années 1220 furent marquées par une longue série d'aléas climatiques à travers le pays : sécheresses, pluies diluviennes, vagues de froid, etc.¹⁰³⁸, des difficultés qui se poursuivirent tout au long du XIII^e siècle et qui causèrent des famines à répétition, certaines si dramatiques qu'elles eurent des effets durables sur la société japonaise, aggravant le phénomène des *akutō* et la multiplication des conflits sociaux. Parmi ces épisodes de famine, celui de l'ère Shōka (正嘉) qui ravagea le pays de 1257-1260, laissa un souvenir impérissable¹⁰³⁹. On ignore toutefois dans quelle mesure les aléas climatiques signalés dans les sources affectèrent précisément la région de Kyūshū. Si le nord de Kyūshū ne fut de façon générale pas épargné par les intempéries et les famines dues aux conflits armés, il resta relativement épargné au regard du reste du pays, et fut même une des rares parties de l'archipel à voir sa population croître au XIII^e siècle¹⁰⁴⁰. Par ailleurs, si la conjoncture économique, en particulier les famines, permettent de fournir certaines clés pour comprendre l'essor de la piraterie, elle ne permet pas à elle seule d'en expliquer l'apparition, le Japon ayant été touché par des famines tout aussi sévères dès l'époque de Heian, sans qu'aucun fait de piraterie ne soit pour autant rapporté en Corée¹⁰⁴¹. Ni les sources coréennes ni japonaises ne notent une augmentation significative de l'activité pirate au Koryō durant la grande famine de l'ère Kangi (寛喜), qui ravagea le Japon de 1229 à 1232, alors même que cet épisode de disette est réputé pour avoir été l'un des plus meurtriers de l'histoire du Japon¹⁰⁴². En conséquence, si les famines ont pu motiver certains raids pirates¹⁰⁴³, il n'est pas évident

¹⁰³⁵ Concernant les rapports des Shōni (anciens Mutō) et Tsushima, cf. *infra*, « II.2.D.2 Les Shōni et leurs vassaux, les Sō de Tsushima ».

¹⁰³⁶ HAZARD, Benjamin H., 1967 : 261 ; MA Guang, 2015 : 67-68.

¹⁰³⁷ *Azuma kagami*, an 1 de l'ère Jōō (貞応), 6^e mois, 14^e jour ; HAZARD, Benjamin H., 1967 : 261.

¹⁰³⁸ FARRIS, William Wayne, 2006 : 42.

¹⁰³⁹ FARRIS, William Wayne, 2006 : 51-59.

¹⁰⁴⁰ FARRIS, William Wayne, 2006 : 41.

¹⁰⁴¹ FARRIS, William Wayne, 2006 : 58-59.

¹⁰⁴² Sur cet épisode de famine, cf. FARRIS, William Wayne, 2006 : 33-51.

¹⁰⁴³ Cela est par exemple parfaitement avéré pour la campagne pirate de 1419. Cf. *infra*, « III.1.C. La campagne de 1419 : le raid pirate le mieux documenté ».

qu'elles en furent le principal moteur, et il n'y a pas de corrélation clairement établie entre les grandes famines et le développement de la piraterie sur les côtes coréennes. Pour que les pirates japonais décident d'aller ainsi piller les côtes coréennes, que ce soit par nécessité ou par esprit de lucre, il fallait probablement la conjonction de deux facteurs : en premier, le développement de la piraterie à l'intérieur du pays, qui comme nous l'avons vu connu un essor constant tout au long de la période de Kamakura, et d'autre part, une fréquentation accrue de l'activité des caboteurs japonais le long des côtes coréennes¹⁰⁴⁴. Le texte de la missive dépêchée par l'Inspecteur du Chōlla en 1227 évoque en effet que les « habitants des districts et préfectures côtières et des îles (...) n'avaient ni doute ni restriction¹⁰⁴⁵ » à l'encontre des gens de Tsushima, et le fait que la missive soit portée par l'inspecteur du Chōlla, plutôt que du Kyōngsang, province où se trouvait la ville de Kūmju ciblée par l'attaque pirate, suggère que les gens de Tsushima fréquentaient également les eaux archipélagiques du Chōlla. Ainsi faut-il probablement voir en toile de fond de cette piraterie l'essor du cabotage des Japonais le long des côtes coréennes.

Les invasions mongoles et les tensions qui en résultèrent affectèrent autant les échanges que l'activité des pirates japonais dans les eaux du Koryō. Les sources ne mentionnent que deux affaires entre 1265 et 1350. La première se déroula au 5^e mois de 1280, un an avant la seconde tentative d'invasion du Japon par les Yuan. Un groupe de Japonais attaqua le port de Ch'ilp'o (漆浦) à Kosōng (固城) et enleva des pêcheurs, et mena également un raid sur Happ'o (合浦, le port militaire où étaient stationnées les troupes d'invasion), kidnappant deux autres pêcheurs¹⁰⁴⁶. Il semble toutefois que ces attaques ne relèvent pas tant d'une affaire de piraterie que d'une tentative des défenseurs japonais de collecter des informations sur les préparatifs de la seconde tentative d'invasion mongole. Cette pratique était du reste commune aux deux camps, les autorités coréano-mongoles ayant par exemple capturé deux habitants de Tsushima en 1269 pour les envoyer à la capitale mongole¹⁰⁴⁷.

Plus aucune autre affaire de piraterie n'est mentionnée jusqu'en 1323. Cette période d'accalmie de l'activité pirate dans le détroit de Corée, alors que dans le même temps elle connaissait un rapide essor à l'intérieur du Japon, est probablement le résultat du

¹⁰⁴⁴ Cf. *supra*, p. 196.

¹⁰⁴⁵ Cf. *supra*, p. 230.

¹⁰⁴⁶ KRS : 29, 12a-b (1280.5.3).

¹⁰⁴⁷ KRS : 26, 20a.

renforcement des défenses côtières tant coréennes que japonaises suite aux tentatives d'invasion mongoles¹⁰⁴⁸. Il est difficile de dire dans quelle mesure et pour combien de temps ces défenses suffirent à dissuader l'activité des pirates, mais il semble qu'elles furent maintenues côté coréen au moins jusqu'au début du XIV^e siècle. Ainsi en 1302, le roi Ch'ungnyöl (忠烈王 ; r. 1274-1308) expliqua à la cour impériale, pour demander l'abandon du projet de fusion du Secrétariat provincial pour l'Expédition punitive vers l'Est (行征東省) avec le Secrétariat provincial du Liaoyang (遼陽行中書省¹⁰⁴⁹), que la cour royale n'avait eu de cesse, depuis 1283, de patrouiller les rivages du Kyöngsang et de Cheju pour protéger la côte des armées japonaises¹⁰⁵⁰, signe que le littoral faisant face au Japon était encore solidement gardé. Ce même document explique également que par le passé, lorsque la cour avait capturé des pirates japonais, elle en avait averti le département du grand secrétariat impérial (*zhongshusheng* 中書省) et la cour des affaires militaires (*shumiyuan* 樞密院) des Yuan, suggérant donc que des actes de piraterie s'étaient déroulés sur les côtes coréennes entre 1283 et 1302, mais aucune affaire de la sorte n'est signalée ailleurs dans les textes durant cette période. En revanche, il est rapporté en 1289 que des navires japonais vinrent faire relâche sur les deux îles de Yönhwa (蓮花¹⁰⁵¹) et Chöjön (楸田¹⁰⁵²), sans préciser si ceux-ci s'y attardèrent, où s'ils continuèrent leur route¹⁰⁵³. Par ailleurs, en 1292, la cour coréenne récupéra deux survivants japonais dont le navire avait été victime d'actes de piraterie lors de son passage à Cheju en revenant de Chine. Ces deux Japonais furent envoyés à Beijing, et l'empereur ordonna leur renvoi au Japon¹⁰⁵⁴, mais ces hommes sont identifiés comme marchands, et non comme pirates. Enfin en 1293, huit Japonais naufragés (*p'yop'ung* 漂風) au Chölla furent envoyés à la cour¹⁰⁵⁵. Or, aucune des affaires susmentionnées ne fait état de piraterie. Il est donc possible que les « pirates japonais » mentionnés dans le document de

¹⁰⁴⁸ Sur ce point, cf. Yi Young, 1999 : 133-142.

¹⁰⁴⁹ Le Secrétariat provincial de Liaoyang était l'administration en charge de la province du Liaoyang, qui couvrait à l'époque des Yuan la Mandchourie et la partie septentrionale de la péninsule coréenne, tandis que le Secrétariat provincial pour l'Expédition punitive vers l'Est couvrait les deux-tiers sud de la péninsule coréenne (HUCKER, Charles O., 1985 : 63). La suppression du second aurait signifié le rattachement de la totalité du territoire du Koryö à l'administration provinciale des Yuan, signifiant à terme la disparition du pays, d'où la résistance de la cour coréenne à cette fusion entre les deux secrétariats.

¹⁰⁵⁰ KRS : 32, 13a-14a (1302).

¹⁰⁵¹ Actuelle île de Yönhwa (蓮花島), au sud-ouest de Köje.

¹⁰⁵² Il s'agit peut-être de l'actuelle île de Ch'udo (楸島), au nord de Yönhwa.

¹⁰⁵³ KRS : 30, 20b (1289.12.23).

¹⁰⁵⁴ *Kamakura ibun*, vol. 23, n°18040.

¹⁰⁵⁵ KRS : 30, 37b (1293.7.23).

1302 fassent en réalité référence à ces naufrages. Par ailleurs, on note que les naufrages ou passages de navires japonais à proximité des côtes coréennes sont mentionnés plus fréquemment dans les années 1280 et 1290, puis ont tendance à diminuer par la suite. On sait pourtant que plusieurs naufrages de jonques marchandes sino-japonaises eurent lieu sur les côtes coréennes dans la première moitié du XIV^e siècle¹⁰⁵⁶, mais une seule est rapportée dans le *Koryōsa*, en 1324¹⁰⁵⁷. Il est par conséquent plus probable que la baisse du nombre de ces mentions dans les sources officielles reflète avant tout la baisse des tensions entre les deux pays. Les autorités coréennes ne ressentaient plus le même niveau d'alerte à la venue de navires japonais à partir du tournant du XIV^e siècle et de l'apaisement des relations entre le Japon et les Yuan, ces derniers ayant définitivement abandonné leur projet d'invasion du Japon après la mort de Kubilaï en 1294.

La baisse des affaires de piraterie doit sans doute aussi être imputée au renforcement des défenses côtières côté japonais, le *bakufu* multipliant les ordres de répression des pirates et *akutō* avant, pendant et après les invasions¹⁰⁵⁸. On peut toutefois douter de leur portée et efficacité. Comme nous l'avons vu, les pirates et *akutō* se multiplièrent rapidement durant toute l'époque de Kamakura, mais le phénomène tendit à s'accélérer au XIV^e siècle. On pourrait supposer que le contrôle fut plus important dans les régions frontalières, susceptibles d'être le théâtre d'une nouvelle invasion, que dans la mer Intérieure, mais il semble que le *bakufu* était bien en peine de ramener l'ordre et il n'est donc pas évident que la répression de ces groupes ait eu un effet sensible sur la piraterie dans les eaux coréennes. D'ailleurs, des affaires de piraterie furent signalées dans le Hizen dès 1282¹⁰⁵⁹, c'est-à-dire dans la région où se déroulèrent les combats contre les troupes mongoles. Il est par conséquent peu probable que les tensions militaires liées aux invasions mongoles aient longtemps dissuadé les navires japonais de croiser dans les eaux du Koryō. Ainsi, s'il est vrai que l'on ne relève aucune affaire dans les sources entre 1265 et 1323, cela ne signifie pas pour autant que les navires japonais étaient totalement absents des eaux coréennes, surtout à partir du moment où les défenses du Koryō se relâchèrent.

¹⁰⁵⁶ Cf. *supra*, p. 204.

¹⁰⁵⁷ KRS : 35, 15a-b (1324.7.29).

¹⁰⁵⁸ Yi Young, 1999 : 136-139.

¹⁰⁵⁹ SEKI Shūichi, 2016 : 33.

La seule affaire de piraterie japonaise clairement mentionnée dans les sources coréennes après les invasions mongoles date de 1323. Le 6^e mois de cette même année, un groupe de pirates apparut à Kunsan (群山島¹⁰⁶⁰), et s'empara d'un navire de transport de taxes provenant de Hoewön (會原¹⁰⁶¹). Le lendemain (ou du moins, la nouvelle parvint à la cour le jour suivant celle de la première attaque), ils attaquèrent l'île de Ch'uja (楸子島), sur la route entre Cheju et le Chölla, enlevèrent les personnes âgées et les femmes avant de se retirer¹⁰⁶². La cour dépêcha un général au Chölla pour aller à leur rencontre, et ce dernier parvint à tuer une centaine de Japonais (le lieu exact de la bataille n'est pas précisé)¹⁰⁶³. S'il s'agit du même groupe, il serait alors supérieur en nombre à la plupart des groupes qui apparaissent dans les sources au XIII^e siècle¹⁰⁶⁴. Autre différence avec les affaires du siècle précédent, l'attaque ne se déroula pas sur le rivage sud de la péninsule coréenne, mais plus au nord, sur sa façade occidentale. L'archipel de Kogunsan (Kunsan) était au Moyen Âge un passage obligé des navigations internes de la Corée¹⁰⁶⁵, où il semble que les pirates vinrent se cacher pour tendre une embuscade aux transports de taxe, dénotant ainsi une certaine connaissance du terrain. Ce fait est d'autant plus remarquable que Kunsan est bien plus éloigné des côtes japonaises que le Kyöngsang où s'étaient déroulées la plupart des attaques du XIII^e siècle. Toutefois, comme nous l'avons vu plus haut, il est possible que les navires japonais fréquentaient déjà les côtes du Chölla depuis le début du XIII^e siècle, aussi avaient-ils déjà connaissance des mouvements des convois de taxes dans ces eaux, qui se déplaçaient d'ailleurs à des périodes fixes de l'année¹⁰⁶⁶. L'enlèvement de populations est en revanche un fait nouveau qui n'avait jamais été noté auparavant. Sans doute faut-il y voir un effet de l'essor du commerce d'esclaves à

¹⁰⁶⁰ Actuel archipel des Kogunsan (古群山), sur la côte ouest de la péninsule, prov. Chölla du Nord.

¹⁰⁶¹ Région de Happ'o, dans l'actuelle ville de Ch'angwön (昌原), prov. Kyöngsang du Sud. KRS : 35, 10b (1323.6.27).

¹⁰⁶² KRS : 35, 10b (1323.6.28).

¹⁰⁶³ KRS : 35, 10b-11a (1323.7.10).

¹⁰⁶⁴ Un groupe de cent personnes nécessite au minimum cinq navires japonais, mais une seule jonque chinoise du type du Sinan. Or, il se trouve que cette dernière s'échoua justement sur les côtes du Chölla à cette période de l'année. L'étiquette de chargement du navire la plus récente portant la date du 3 du 6^e mois de cette année, on sait que le navire quitta Qingyuan au 6^e ou peut-être début du 7^e mois, puis s'échoua en route sur les côtes du Chölla, avec à son bord un grand nombre de marins chinois et japonais. Y aurait-il eu confusion entre l'équipage du Sin'an qui venait de faire naufrage et le groupe pirate signalé au même moment dans les eaux coréennes ? Il est impossible de le déterminer à défaut de pouvoir localiser précisément la bataille, mais la coïncidence chronologique est à relever.

¹⁰⁶⁵ Cf. *infra*, p. 77.

¹⁰⁶⁶ Cf. *supra*, p. 156.

l'intérieur du Japon durant les XIII^e – XIV^e siècles, marqués par l'émergence d'une classe de marchands spécialisés dans le trafic humain¹⁰⁶⁷.

On ne peut en tout cas considérer que les sources reflètent l'entière étendue de l'activité pirate durant la première moitié du XIV^e siècle. Comme pour la contrebande, il est probable qu'il existât une petite piraterie japonaise dans les eaux coréennes encore dans la première moitié du XIV^e siècle. Mais dans la mesure où de tels groupes existèrent, ils ne rassemblaient probablement pas plus de quelques dizaines d'hommes à la fois, et ne s'aventuraient guère plus loin que la côte sud du pays. Cette petite piraterie de circonstance, à petite échelle et dont le rayon d'action restait limité, se démarque nettement des violences perpétrées par des groupes japonais en Chine durant la même période.

I.4.B.3 Les affaires de piraterie japonaise en Chine dans la première moitié du XIV^e siècle

La première moitié du XIV^e fut marquée par plusieurs incidents sur les côtes chinoises impliquant des groupes marchands japonais. Comme nous l'avons expliqué plus haut, nombre des groupes marchands qui allaient et venaient entre le Japon et le Jiangnan (principalement Ningbo) voguaient sur de grandes jonques chinoises opérées par des marchands chinois ou sino-japonais, sur lesquels étaient embarqués marins, moines et marchands de l'archipel. Si ces navires et leurs équipages menaient généralement un commerce pacifique, ils furent toutefois impliqués à plusieurs reprises dans des affaires de violences commises dans les ports ou sur la côte chinoise. La première affaire identifiée dans les sources chinoises date de 1309, lorsqu'une jonque japonaise accosta à Qingyuan (Ningbo) pour y écouler son fret, mais le magistrat local en saisit la cargaison sous un prétexte inconnu, provoquant l'ire des Japonais qui utilisèrent le soufre qu'ils avaient apporté pour incendier plusieurs bâtiments de la ville¹⁰⁶⁸, dont l'office du commandant

¹⁰⁶⁷ Cf. *infra*, p. 379.

¹⁰⁶⁸ *Zhizheng Siming xuzhi* 至正四明續志 : 10, « Stèle du sanctuaire Xuanmiao » (玄妙觀碑銘).

en chef (*duyuanshuaifu* 都元帥府¹⁰⁶⁹) que l'on suppose être le responsable des abus commis à l'encontre des marchands. L'incendie se propagea toutefois au reste de la ville. Sur les 113 bâtiments remarquables de Ningbo signalés dans les monographies locales de l'époque des Yuan¹⁰⁷⁰, 24 ont été détruits par les flammes en 1309¹⁰⁷¹, donnant ainsi un aperçu de l'étendue des dégâts causés dans la ville. Ces dégâts furent tels que les autorités sino-mongoles firent renforcer les défenses côtières et la surveillance des navires marchands venus du Japon par la suite¹⁰⁷².

Le groupe japonais en question n'était de toute évidence pas venu dans le but de commettre des pillages, mais réagit aux abus commis par les autorités locales. Il est donc difficile de parler de piraterie, d'autant que si les sources mentionnent clairement l'incendie, aucune ne semble faire état de pillages. Elle s'inscrit toutefois dans une tendance que l'on observe dans la première moitié du XIV^e siècle, où les incidents et les violences dans le cadre des échanges sino-japonais se firent de plus en plus fréquents. Une seconde affaire éclata en effet vers 1327 ou 1328, quoique les sources ne nous permettent pas d'en connaître les circonstances exactes outre le fait que, comme en 1309, les violences des marchands japonais furent causées par le traitement injuste que leur avaient réservé les autorités du port de Qingyuan, et que suite à cette affaire, l'accès au port de Qingyuan fut interdit aux navires japonais jusqu'en 1330¹⁰⁷³. En outre, les défenses côtières dans les Zhoushan, sur la route des navires japonais, furent renforcées en 1328¹⁰⁷⁴, conséquence probable de cette affaire.

Une autre affaire survint quelques années plus tard, au sujet de laquelle nous possédons davantage de sources. Elle est en effet rapportée dans un poème *ci* (詞) commémorant les accomplissements de Oljeito (qui apparaît dans les sources en chinois sous les noms de Wuzheledu 烏哲勒圖 ou Wan Zhedu 完者都 ; ?-1344), personnage qui fut nommé *darughachi* à Qingyuan en 1320 et où il resta en poste pendant plus de 20 ans. Le poème présente les faits comme suit :

¹⁰⁶⁹ *Zhizheng Siming xuzhi* : 3, « Bâtiments publics » (公宇).

¹⁰⁷⁰ Il s'agit du *Yanyou Simingzhi* 延祐四明志 (Monographie du Siming de l'ère Yanyou), publié en 1320, et du *Zhizheng Siming xuzhi* (Suite à la monographie du Siming de l'ère Zhizheng), publié en 1342.

¹⁰⁷¹ ENOMOTO Wataru, 2007 : 121-122.

¹⁰⁷² YS : 99, « Traité militaire », « an 2 de Zhida, 7^e mois » (兵志, 至大二年七月) ; MURAI Shōsuke, 2003 : 222 ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 124-130 ; SEKI Shūichi, 2016 : 43-44 .

¹⁰⁷³ MURAI Shōsuke, 2003 : 223. Pour la reconstitution des faits et de la chronologie et l'analyse critique des sources sur cette affaire, cf. ENOMOTO Wataru, 2007 : 130-133.

¹⁰⁷⁴ ENOMOTO Wataru, 2007 : 116-117.

嘗中夜、倭奴四十餘人、擐甲操兵、乘汐入港。公亟訊之、得變狀、徵所賂上官金還之。倭旋及昌國北界、攜商貨十有四舟、掠民財百三十家、渡其子女、拘能舟者役之、餘氓犇竄。公亟駕巨艦舟追之、進其酋長諭之曰、「曩不軌、在律無赦、聖上仁慈、不忍殄殲、汝敢怙、終復肆蠱毒。汝亟用吾命、幸寬貸之、稍豫。遲違、則汝無遺類矣」。皆股栗戰恐、願盡還所掠、以贖罪。公從之、遂招徠其民、給衣食、使之保聚。皆兩手、環公拜且泣曰、「吾父母也」。其州牧徐敬、率民立祠、銘其德於石。¹⁰⁷⁵

Une fois, au milieu de la nuit, une quarantaine de vils Japonais profitèrent de la marée montante pour pénétrer dans le port, portant armures et armes. Son Excellence [Oljeito] s'empressa de les questionner, et constata l'irrégularité. Il saisit l'or donné comme pot-de-vin aux fonctionnaires supérieurs, et les renvoya [du port]. Les Japonais firent demi-tour jusqu'à la frontière nord de Changguo, et capturèrent quatorze navires marchands, pillèrent les biens de cent trente maisons, embarquèrent leurs fils et filles, et retinrent ceux qui savaient manier un navire pour les faire travailler ; le reste des habitants s'enfuit et se cacha. Son Excellence monta aussitôt sur un grand navire militaire et partit à leur poursuite, et fit parvenir à leur chef un message les exhortant : « Si l'on enfreint les règles, on ne peut être pardonné au regard de la loi, mais l'humanité et compassion de l'Empereur ne supportent pas d'exterminer (les êtres), vous avez bénéficié de sa confiance, mais avez finalement de nouveau répandu votre venin de scorpion. Si vous obtempérez immédiatement, vous serez traités avec mansuétude et peu à peu pardonnés. Si vous atermoyez ou n'obtempérez pas, alors vous serez exterminés jusqu'au dernier ». Tous furent saisis de crainte et tremblaient sur leurs jambes ; ils voulurent restituer tout ce qu'ils avaient dérobé pour s'acquitter de leurs crimes. Son Excellence l'accorda, et invita les habitants (qu'ils avaient kidnappés) pour les reconforter. Il leur fournit vêtements et nourriture, et les fit garder pour qu'ils restent ensemble. Tous, les deux mains au sol, entourèrent Son Excellence et se prosternaient en pleurant : « vous êtes pour

¹⁰⁷⁵ *Changguo Dianyong* 昌國典詠 (Poèmes classiques de Changguo) : j. 8, « *Ci* pour son Excellence Wuzheledu (Oljeito) » (烏哲勒圖公詞) ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 140-141.

nous un père et une mère ! ». Le préfet Xu Jing prit leur tête pour ériger un sanctuaire et y graver dans la pierre ses actes méritoires.

Cette affaire, vraisemblablement datée de 1335¹⁰⁷⁶, est particulièrement éclairante sur le fonctionnement ordinaire du commerce sino-japonais à Qingyuan durant la première moitié du XIV^e siècle. Encore une fois, il est clair que le groupe en question, bien que portant des armes, n'était à l'origine pas venu pour commettre des pillages, mais pour commercer. Il serait en effet impossible de comprendre autrement « l'or donné comme pot-de-vin aux fonctionnaires supérieurs ». Leur intention était clairement d'améliorer les dispositions des fonctionnaires à leur rencontre et de faciliter leurs affaires. De fait, la réception de pots-de-vin par les autorités du port est attestée dans d'autres textes. Son montant pouvait fortement varier d'un fonctionnaire à l'autre ou d'un marchand à l'autre et était généralement décidé de façon arbitraire par les autorités du port, mais il est également probable que certains marchands offraient parfois de tels « cadeaux » de leur propre initiative pour assouplir les diverses restrictions sur leur activité¹⁰⁷⁷. Le lettré néo-confucéen Cheng Duanli (程端禮 ; 1271-1345), natif de Qingyuan, signale par exemple dans un texte composé en l'honneur du clerc de l'office du commandant en chef Zhu Zizhong (朱子中 ; ?-?) et daté de 1341-1344¹⁰⁷⁸, que des marchands japonais avaient « tenté » des fonctionnaires du port avec de l'or et des perles¹⁰⁷⁹. Le groupe de Japonais de 1335 avait donc offert de l'or au « fonctionnaire supérieur » de Qingyuan, mais Oljeito le saisit et chassa les Japonais du port, qui non seulement ne purent mener leur commerce, mais qui en plus perdirent une partie de leur investissement, de sorte que, bien que n'étant pas venus avec l'intention de commettre des violences, ils finirent par piller

¹⁰⁷⁶ Dans ce texte, ces événements sont placés entre deux autres, l'un datant de 1329 et l'autre de 1338, de sorte que l'on peut déduire que les faits rapportés datent de la période 1329-1338, sans plus de précision. Toutefois, Enomoto Wataru montre qu'il date très vraisemblablement de 1335 (ENOMOTO Wataru, 2007 : 143-144). On peut résumer sa démonstration telle que suit : on sait qu'après l'affaire de 1327-1328, aucune autre n'a éclaté jusqu'en 1332, et que le préfet Xu Jing mentionné dans ce texte étant en poste de 1335 à 1340, de sorte que l'on peut réduire le cadre chronologique à 1332-1338. Or, on ne constate plus aucune traversée de navire japonais de 1335 à 1342, suggérant donc que cet événement se produisit en 1335.

¹⁰⁷⁷ ENOMOTO Wataru, 2007 : 142.

¹⁰⁷⁸ ENOMOTO Wataru, 2007 : 144. Pour Enomoto, il est probable que ce texte fasse référence à l'affaire de 1335.

¹⁰⁷⁹ « Par le passé les fonctionnaires avaient été tentés par d'énormes quantités d'or et de perles et avaient attisé les troubles. » 曩年以金珠磊落官吏受啗致激事變 (CHENG Duanli, *Weizhaiji* 畏齋集 [Recueil de Weizhai] : j. 4, « Préface au départ du clerc de l'office du commandant en chef du Zhedong Zhu Zizhong après l'accomplissement de ses fonctions » 送浙東帥掾朱子中考滿序).

l'archipel des Zhoushan. Encore une fois, il ne s'agit clairement pas de pirates à proprement parler, mais d'un groupe marchand frustré par l'attitude des autorités sino-mongoles.

Toutefois, la forme que prennent les exactions du groupe marchand n'est pas anodine. Il est en effet intéressant de noter que le groupe en question portait des armes et même des armures, ce qui peut paraître surprenant pour un groupe marchand. La raison n'est pas explicitée dans le texte, mais il est possible que cela soit dû au développement de la piraterie tant le long des côtes chinoises que japonaises durant cette période, piraterie qui ciblait sans aucun doute les navires marchands. Plusieurs éléments provenant de sabres japonais (garde, pommeau, etc.) ont été trouvés sur le Sinan, de qualité ordinaire¹⁰⁸⁰, suggérant qu'ils n'étaient donc probablement pas destinés à la vente mais faisaient partie des effets des passagers, d'autant que le navire rentrait au Japon. Ainsi, même le Sinan, navire patronné par le Tōfukuji, portait des gens armés à son bord, ce qui du reste devait être monnaie courante pour ces missions commerciales. Or, les actions des groupes marchands japonais sur la côte chinoise suggèrent toutefois que de tels groupes armés, qu'ils le fussent pour leur propre défense ou pour d'autres raisons, possédaient eux-mêmes une certaine propension à la violence. D'ailleurs, la façon dont furent conduits les pillages aux Zhoushan semble procéder d'une méthode éprouvée. L'enlèvement des jeunes filles et garçons visait sans aucun doute à alimenter le commerce d'esclaves dans l'archipel, et la capture des gens de mer à trouver des hommes capables de manier les jonques qu'ils venaient d'arraisonner, des pratiques qui préfigurent les rapt à grande échelle menés par les flottes pirates de la seconde moitié du XIV^e siècle¹⁰⁸¹. Il est donc clair que, si le navire était venu à Qingyuan pour conduire ses affaires en toute légalité, il était aussi capable de se reconvertir instantanément en navire pirate si la situation s'y prêtait, brouillant ainsi la frontière entre les deux.

Ces affaires ont souvent été présentées par les historiens comme les prémices des grandes flottes pirates qui écumèrent les côtes chinoises durant la dynastie Ming¹⁰⁸². Il

¹⁰⁸⁰ Des éléments d'au moins cinq sabres *katana* différents ont été découverts sur l'épave. Cf. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2006a : 317-319.

¹⁰⁸¹ Cf. *infra*, p. 379.

¹⁰⁸² Bien qu'elles désignent des incidents survenus dans le cadre des échanges licites entre la Chine et le Japon, elles sont malgré tout généralement qualifiées par les historiens contemporains de « *wokou/wakō/waegu* » 倭寇 (TANAKA Takeo, 1982 : 55-56 ; MA Guang, 2018 : 62-66 ; etc.). Même Enomoto Wataru, qui établit pourtant très clairement que ces affaires sont le résultat des abus de pouvoir des fonctionnaires des Yuan, les désigne sous ce terme (ENOMOTO Wataru, 2007 : 121-124). On mesure ainsi la

est indéniable qu'elles indiquent une évolution dans le comportement des groupes marchands du Japon, reflet de l'évolution de la société japonaise au XIV^e siècle, marquée par une généralisation des conflits sociaux et du recours à la violence à tous les échelons, tendance qui se reflète ainsi sur les côtes chinoises. Toutefois, ces affaires commises dans le Sud de la Chine se démarquent clairement des grandes flottes pirates de la seconde moitié du XIV^e siècle en ce sens que la piraterie ne faisait pas partie de ses objectifs initiaux. Elles furent le fait de la communauté marchande sino-japonaise, basée dans les grands ports du pays tels que Hakata, une communauté structurée autour de riches marchands (les *kōshu* ou *kōshi*) qui possédaient leur propre capital ou se voyaient confier celui des élites politiques ou religieuses du pays, et possédaient les grandes jonques qui portaient ces échanges¹⁰⁸³. Ces affaires de « piraterie » n'ont donc rien à voir avec les grandes flottes pirates constituées dans le but exprès de mener des campagnes de razzia à partir de 1350, si ce n'est qu'elles participent d'une même tendance de fond dans la société japonaise, de plus en plus violente.

Certains historiens suggèrent malgré tout que la piraterie japonaise existait déjà sur les rivages chinois dès la première moitié du XIV^e siècle, citant notamment le document suivant¹⁰⁸⁴, un extrait de l'épithaphe du fonctionnaire Zhao Tiangang (趙天綱 ; ?-?), alors en charge des armées du Shandong, et qui vers 1336-1339 adressa à la cour la requête suivante¹⁰⁸⁵ :

山東傍海諸郡縣、奸盜潛通島夷叵測、上下數千里無防察之略、請置萬戶府益都、出甲兵樓櫓、以制其要害凡七十二處。

« Dans les districts côtiers du Shandong, il est difficile d'établir si les brigands communiquent avec les barbares des îles (les Japonais), [car] il n'y a pas de mesures pour la surveillance des côtes sur plusieurs milliers de *li* du haut au bas [de la province]. Nous demandons que soient installés de nouvelles

grande variété de sens que recouvre le terme « *wokou/wakō/waegu* », puisqu'il sert autant à désigner des flottes pirates constituées dans le cadre de campagnes de pillage que des marchands au long cours qui se vengeaient des abus commis par des fonctionnaires corrompus à leur rencontre, deux types de violences pourtant bien différents.

¹⁰⁸³ Cf. *infra*, « I.3.A L'activité des marchands chinois ».

¹⁰⁸⁴ Voir notamment MA Guang, 2018 : 66.

¹⁰⁸⁵ Yu Ji 虞集 (1272-1348), *Daoyuan leigao* 道園類稿 (Œuvres diverses de Daoyuan ; vers 1346), j. 43, « Épithaphe de Son Excellence Zhao, vice-censeur général du Hunan » (湖南憲副趙公神道碑).

brigades, et que l'on y établisse soldats et tours de guet¹⁰⁸⁶ pour contrôler les quelques 72 points stratégiques [de la côte]. »

Si de prime abord ce document semble bien suggérer que des groupes pirates du Shandong fréquentaient les côtes japonaises, il faut tenir compte pour l'interpréter du contexte particulier dans lequel Zhao Tiangang formule cette requête. Comme nous l'avons expliqué plus haut, l'incident de 1335 conduisit à une interruption des échanges avec le Japon et à un renforcement des défenses côtières, en particulier au Zhejiang, où accostaient généralement les jonques du Japon, une interdiction qui fut décrétée par la cour impériale¹⁰⁸⁷. Or, il est fort probable que celle-ci transmit cet interdit à l'ensemble des autorités des provinces côtières, et pas seulement au Zhejiang. Par conséquent, Zhao Tiangang, ayant reçu la tâche de le faire respecter sur les côtes du Shandong, estima que les défenses côtières de la province étaient insuffisantes et demanda donc à la cour leur renforcement enfin d'empêcher que des groupes locaux bravent les interdits et se rendent clandestinement au Japon. Pour autant, il ne dit pas clairement que cette situation existe *de facto*, mais en expose seulement la possibilité. Il est donc difficile d'établir, sur la base de ce seul document, que les populations du Shandong se livraient bel et bien à un commerce clandestin avec le Japon, et à plus forte raison que les pirates locaux s'alliaient à des groupes pirates japonais pour aller piller les côtes chinoises.

En conséquence, les quelques affaires de « piraterie » japonaise rapportées dans les sources chinoises dans la première moitié du XIV^e siècle ne sont pas tant des affaires de piraterie à proprement parler que des débordements dans le cadre des échanges ordinaires entre les deux pays, et rien ne laisse penser qu'il existât une petite piraterie similaire à celle qui arpentait la côte méridionale de la péninsule coréenne depuis le XIII^e siècle. L'absence de ce type de pirates s'explique notamment par le fait que ceux qui étaient présents dans les eaux coréennes vogaient sur de petits navires, probablement des « pirogues à bordés » typiques de la construction navale japonaise¹⁰⁸⁸ mais qui n'étaient pas équipés pour réaliser de longs voyages en haute mer à travers la mer de Chine. Seules les communautés marchandes spécialisées dans ces échanges possédaient

¹⁰⁸⁶ Le terme *loulou* (樓櫓) désigne des plateformes d'observation à usage militaire qui peuvent soit être bâties sur terre, soit être montées sur roues, ou encore construites sur un navire.

¹⁰⁸⁷ ENOMOTO Wataru, 2007 : 146-149.

¹⁰⁸⁸ Cf. *supra*, « I.1.C.3 Les pirogues à bordés du Japon ».

des jonques, outil onéreux mais indispensable pour opérer la traversée au Jiangnan. Nous verrons toutefois que ces groupes marchands sino-japonais basculèrent dans la piraterie ouverte au début de l'époque des Ming, et que la jonction de ces groupes avec les flottes pirates déjà constituées fut selon toute vraisemblance l'un des facteurs de l'intensification de la piraterie sur les côtes coréennes dans les années 1370 et 1380¹⁰⁸⁹. Par conséquent, si la « piraterie » en Chine dans la première moitié du XIV^e siècle se distingue de celle qui écumait les eaux coréennes, il existe malgré tout une forme de continuité avec le phénomène de grande piraterie qui se développa dans la seconde moitié du XIV^e siècle.

¹⁰⁸⁹ Cf. *infra*, « II.1.A.2 La piraterie japonaise à son apogée, 1369-1388 ».

Deuxième partie : L'essor de la grande piraterie japonaise, 1350-1388

Chapitre 1 : La piraterie japonaise à son apogée, 1350-1388

Les populations de la mer de Chine orientale, et en particulier celles de la côte sud du Koryō et du Zhejiang, étaient accoutumées aux affaires de déprédations commises par des Japonais. Il arrivait en effet qu'un groupe marchand sino-japonais, lui-même victimes d'abus des autorités portuaires des Yuan, commettent des violences au Jiangnan. Les eaux du Sud du Koryō étaient par ailleurs fréquentées par des navires japonais qui ne rechignaient pas à commettre des déprédations si l'occasion s'offrait à eux. Pour autant, ces quelques affaires sporadiques ne dépassèrent jamais le stade de nuisances mineures pour les autorités du continent. À l'inverse, la nouvelle piraterie qui se déchaîna en mer de Chine orientale à partir de 1350 devint dès son apparition un sujet de préoccupation majeur pour les gouvernements chinois et coréens. Le présent chapitre vise ainsi à analyser cette nouvelle piraterie pour en comprendre les caractéristiques et le fonctionnement général durant les années 1350-1388, c'est-à-dire les décennies au cours desquelles elle se développa et atteint l'apogée de sa puissance.

II.1.A Esquisse historique de la piraterie japonaise, 1350-1388

Pour débiter notre analyse de la piraterie, dressons une esquisse historique du phénomène de son apparition en 1350 jusqu'en 1388. Il convient de distinguer, au sein même de cette période, deux sous-périodes. Durant la première, qui dura environ deux décennies, l'activité pirate fut maintenue à un niveau relativement constant et se concentra principalement sur les côtes méridionales et occidentales de la péninsule coréenne ainsi que dans le Nord de la Chine. La seconde sous-période, qui couvrit les années 1370 et 1380, fut quant à elle marquée par un élargissement du rayon d'action des flottes, qui étendaient désormais leurs campagnes au Sud de la Chine et à la côte orientale du Koryō, mais aussi par une intensification très nette des déprédations dans la péninsule coréenne. Cette intensification a déjà été observée par de nombreux historiens¹⁰⁹⁰, mais tous ne s'accordent pas sur l'année exacte où elle débuta. Tamura Hiroyuki la place par exemple en 1374 en se basant sur le texte de la correspondance diplomatique du Koryō au Japon en 1377¹⁰⁹¹, mais comme le souligne Kim Pohan, d'un point de vue statistique, l'accélération de l'activité pirate au Koryō est perceptible dès 1372¹⁰⁹². Cependant, toutes ces tentatives de périodisation prennent uniquement en considération les attaques répertoriées sur les côtes coréennes, évacuant ce faisant tout un pan de l'activité pirate. Il nous semble pour notre part que la date de 1369 est plus significative pour l'histoire de la piraterie japonaise, car cette année marque le début des attaques dans le Sud de la Chine, accroissant ce faisant le rayon d'action ainsi que les capacités nautiques des flottes japonaises. De plus, l'intensification de la piraterie au Koryō étant au moins en partie due au basculement des flottes écumant les rivages du Jiangnan vers les côtes du Koryō¹⁰⁹³, il nous semble naturel de rechercher les prémisses de cette intensification au moment où la piraterie fit son apparition dans le Sud de la Chine. Pour ces raisons, nous avons choisi de faire débiter notre seconde sous-période à la date de 1369.

S'il est possible de fournir une description détaillée de la totalité des campagnes pirates, année par année, une telle étude s'avèrerait fastidieuse et n'aurait qu'un intérêt limité sur le plan heuristique¹⁰⁹⁴, aussi nous contenterons-nous de présenter quelques-

¹⁰⁹⁰ Le premier à l'avoir noté dans ses travaux fut Gotō Hideho (cf. GOTO Hideho, 1914).

¹⁰⁹¹ « Dernièrement, depuis l'année *kap-in* [1374], ces voleurs recommencent à se déchaîner. » 近自甲寅以來, 其盜又肆猖獗 (KRS : 133, 27b, 1377.6) ; TAMURA Hiroyuki, 1967 : 46-48.

¹⁰⁹² KIM Pohan, 2004 : 233.

¹⁰⁹³ Cf. *supra*, « II.1.A.2 La piraterie japonaise à son apogée, 1369-1388 ».

¹⁰⁹⁴ Pour le détail, nous renvoyons notre lecteur au tableau proposé en annexe. Cf. *infra*, Annexe 3, « Tableau récapitulatif des affaires de piraterie japonaise en Corée et en Chine, 1350-1419 ».

unes des campagnes pirates les plus représentatives ainsi que les évènements et évolutions significatifs de l'activité pirate au cours de la période 1350-1388.

II.1.A.1 Apparition et développement de la piraterie, 1350-1368

Les côtes coréennes étaient calmes depuis 1323. Si les eaux du détroit de Corée étaient occasionnellement visitées par une petite piraterie japonaise, celle-ci n'était pas un sujet de préoccupation pour la cour du Koryō. Cet état de fait changea brusquement en 1350 : au 2^e mois de cette année, les alentours de l'île de Kōje au Kyōngsang, sur la côte faisant face à Tsushima, furent la cible d'une attaque de grande ampleur¹⁰⁹⁵. Les sources ne précisent pas la taille totale du groupe pirate, mais plus de trois cents d'entre eux furent tués par les troupes coréennes¹⁰⁹⁶, suggérant que le groupe comptait au minimum plusieurs centaines d'individus. Les nouvelles de cette attaque provoquèrent un fort émoi à la cour, à en juger par la tenue de prières bouddhiques pour le retrait des pirates japonais (*waejök kiyang pōpsök* 倭賊祈禳法席) au palais le 17 de ce même mois¹⁰⁹⁷, et l'envoi de troupes pour protéger les côtes du Chōlla et du Yanggwang le mois suivant¹⁰⁹⁸. Quoique le revers infligé aux pirates fût sévère, il ne suffit pas à briser leur élan : les Japonais assaillirent à nouveau les côtes coréennes deux mois plus tard et cette fois-ci, les autorités coréennes ne parvinrent à capturer qu'un seul de leurs soixante-six navires, tuant les treize membres de son équipage¹⁰⁹⁹. Une troisième attaque fut rapportée autour de Happ'o (合浦¹¹⁰⁰) le 14 du 6^e mois. Vingt navires pirates pénétrèrent dans le port, brûlèrent la caserne, puis pillèrent les districts de 1^{ère} classe de Kosōng et de Hoewōn (會原郡 ; actuelle ville de Ch'angwōn¹¹⁰¹), tandis qu'une autre attaque fut signalée quatre

¹⁰⁹⁵ KRS : 37, 21b-22a (1350.2) ; KRSCY : 26 (1350.2).

¹⁰⁹⁶ Il s'agit d'une victoire écrasante pour le Koryō, dont l'ampleur ne fut pas renouvelée avant 1373, quand l'Envoyé Lieutenant général (*tosunmunsa* 都巡問使) du Kyōngsang parvint à tuer « plusieurs centaines de pirates » dans le district de 1^e classe de Kusan (龜山縣 ; actuel *myōn* de Kusan 龜山面 à Ch'angwōn, prov. Kyōngsang du Sud) (KRS : 44, 2b, 1373.2.27). Cette première victoire des troupes coréennes est donc significative.

¹⁰⁹⁷ KRS : 37, 22a (1350.2.17).

¹⁰⁹⁸ KRSCY : 36, 1350.3.

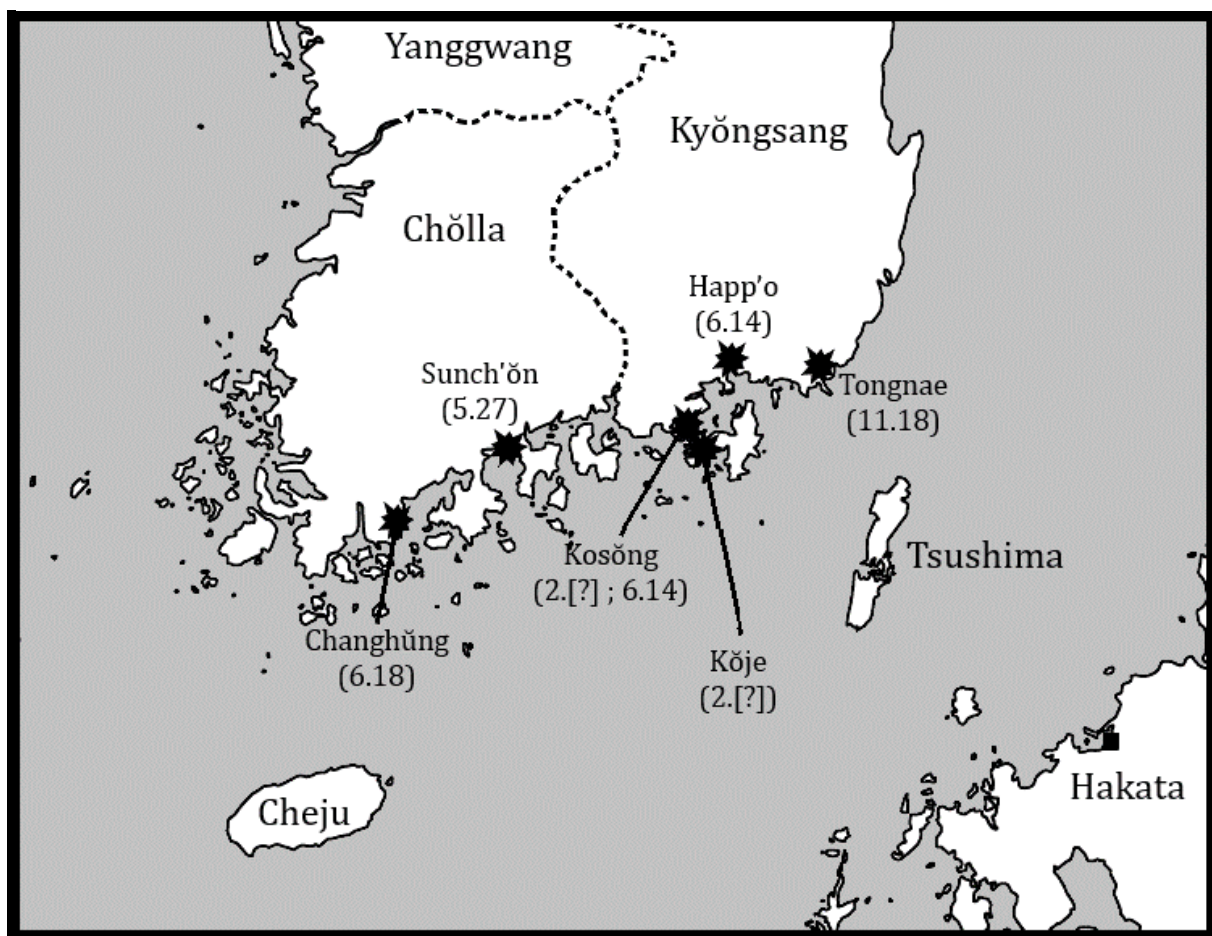
¹⁰⁹⁹ KRS : 37, 23a (1350.5.27).

¹¹⁰⁰ Happ'o était au Koryō un des principaux ports de la côte sud, depuis lequel les Mongols lancèrent leurs tentatives d'invasion du Japon en 1274 et 1281.

¹¹⁰¹ KRS : 37, 23a (1350.6.14).

jours plus tard dans la préfecture de Changhŭng (長興府), dans le Chŏlla¹¹⁰². Enfin, au 11^e mois, une dernière attaque visa le district de 1^{ère} classe de Tongnae (東萊郡 ; actuelle ville de Pusan¹¹⁰³). La seule année de 1350registra donc un total de six attaques, et ce en dépit du revers infligé à la flotte pirate lors de la première attaque au 2^e mois. Ces razzias se déroulèrent toutes sur le rivage sud du Koryŏ, de Tongnae à l'est à Changhŭng à l'ouest, aussi est-il probable qu'elles appareillèrent de Tsushima avant de se porter sur les côtes coréennes¹¹⁰⁴.

Figure 25 : Attaques pirates au Koryŏ en 1350 (élaborée par l'auteur)



Les raids pirates ne se cantonnèrent cependant pas longtemps au seul rivage sud de la péninsule : dès l'année suivante, une flotte pirate fit directement son apparition dans les environs de la capitale coréenne. Le 10 du 8^e mois, quelques cent trente navires pirates

¹¹⁰² KRS : 37, 23a (1350.6.18).

¹¹⁰³ KRS : 37, 23b (1350.11.18).

¹¹⁰⁴ Yi Young, 1999 : 149-150.

envahirent les îles de Chayŏn (紫燕島) et de Sammok (三木島¹¹⁰⁵), pillant et réduisant les villages en cendres ¹¹⁰⁶. Le 13, ils attaquèrent le district de 2^e classe de Ssangbu (雙阜縣¹¹⁰⁷), un peu plus au sud¹¹⁰⁸, puis quittèrent semble-t-il les côtes du Kyŏnggi. Jamais des pirates japonais n’avaient remonté aussi loin la côte occidentale de la péninsule, ce qui ne laissa pas d’inquiéter la cour. Celle-ci répartit des troupes sur les points stratégiques, à commencer par l’embouchure du fleuve Yesŏng qui commandait l’accès à Pyŏngnangdo¹¹⁰⁹, et ordonna à plusieurs hauts fonctionnaires de se lancer à la poursuite des assaillants. L’un d’eux refusa cependant d’obéir à l’ordre donné, rétorquant qu’il n’était pas général et ne percevait pas les émoluments adéquats pour accomplir une telle tâche¹¹¹⁰. Cette seule affaire suffit à donner une idée de l’état du système politique et militaire du Koryŏ au milieu du XIV^e siècle.

Pour les pirates, la route vers les côtes du Kyŏnggi était désormais connue, et leurs attaques devinrent récurrentes dans cette partie du Koryŏ. Au 3^e mois de 1352, la cour de Kaesŏng, qui avait été avertie de l’approche d’une flotte pirate sur la côte ouest, dépêcha vingt-cinq navires de guerre pour l’intercepter. Lorsque la flotte coréenne arriva au niveau de l’île de P’ung (楓島¹¹¹¹), elle rencontra vingt navires pirates, et décida de battre en retraite sans combattre jusqu’à l’île de Kyodong (喬桐), puis se retira dans le Yesŏng pour demander des renforts¹¹¹². Deux jours plus tard, la même flotte affronta les pirates dans le détroit de Ch’angnyang (窄梁¹¹¹³), puis à Anhŭng (安興) et à Chang’am (長巖¹¹¹⁴), et parvint à capturer un de leurs navires. Il semble donc que les Japonais se replièrent vers le sud, reculant devant les forces coréennes. Toutefois, les pirates pillèrent également l’île de P’aŭm (巴音島¹¹¹⁵), située à côté de Kanghwa¹¹¹⁶, indiquant qu’au moins une partie d’entre eux était parvenue à contourner les défenses coréennes (Figure 26). Le lendemain

¹¹⁰⁵ Ces deux îles correspondent à l’actuelle île de Yŏngjong (永宗島) où a été construit l’aéroport international d’Inch’ŏn. Le bras de mer qui les séparait a été poldérisé pour faire place à l’aéroport.

¹¹⁰⁶ KRS : 37, 24a (1351.8.10).

¹¹⁰⁷ actuel Ujŏng-ŭp (우정읍) à Hwasŏng, prov. du Kyŏnggi.

¹¹⁰⁸ KRS : 37, 24a (1351.8.13).

¹¹⁰⁹ KRS : 37, 24a (1351.8.13).

¹¹¹⁰ KRS : 37, 24a (1351.8.17).

¹¹¹¹ Petite île au nord de Tangjin. Cf. STYS : 9, 3b (京畿, 水原都護府).

¹¹¹² KRS : 38, 7a (1352.3.9).

¹¹¹³ Il s’agit du bras de mer qui sépare l’île de Kanghwa du continent.

¹¹¹⁴ Actuel village de Changhang (장항읍) dans le district de Sŏch’ŏn (舒川郡 ; prov. Ch’ungch’ŏng du Sud).

¹¹¹⁵ Cette île correspond à l’actuelle Porŭm (豊音島), à l’ouest de Kanghwa.

¹¹¹⁶ KRS : 38, 7a-b (1352.3.11).

encore, le poste de garde de Sōju (瑞州¹¹¹⁷) captura un autre navire, et envoya deux prisonniers à la capitale¹¹¹⁸. Cependant, au bout de quelques jours, d'autres navires japonais affluèrent en très grand nombre dans la zone, au point que la marine coréenne ne fut plus en mesure de leur faire face et préféra se retirer à Pyōngnando. La cour royale ordonna alors la mobilisation de tous les hommes disponibles qui furent répartis entre Pyōngnando et Kyodong afin de barrer l'accès au port de la capitale¹¹¹⁹. Dès le lendemain, les pirates débarquèrent à Kyodong. L'ancien Secrétaire des Commandements Ch'oe Wōn (崔源 ; ?-1378) les affronta et parvint à capturer deux navires¹¹²⁰. Si les attaques cessèrent après cette manœuvre, il semble que les pirates s'attardèrent dans la zone pendant encore près de deux mois¹¹²¹, avant de piller les côtes du Chōlla¹¹²² alors qu'ils amorçaient vraisemblablement leur retour vers les côtes du Japon.

¹¹¹⁷ Actuelle ville de Sōsan (瑞山市).

¹¹¹⁸ KRS : 38, 7b (1352.3.12).

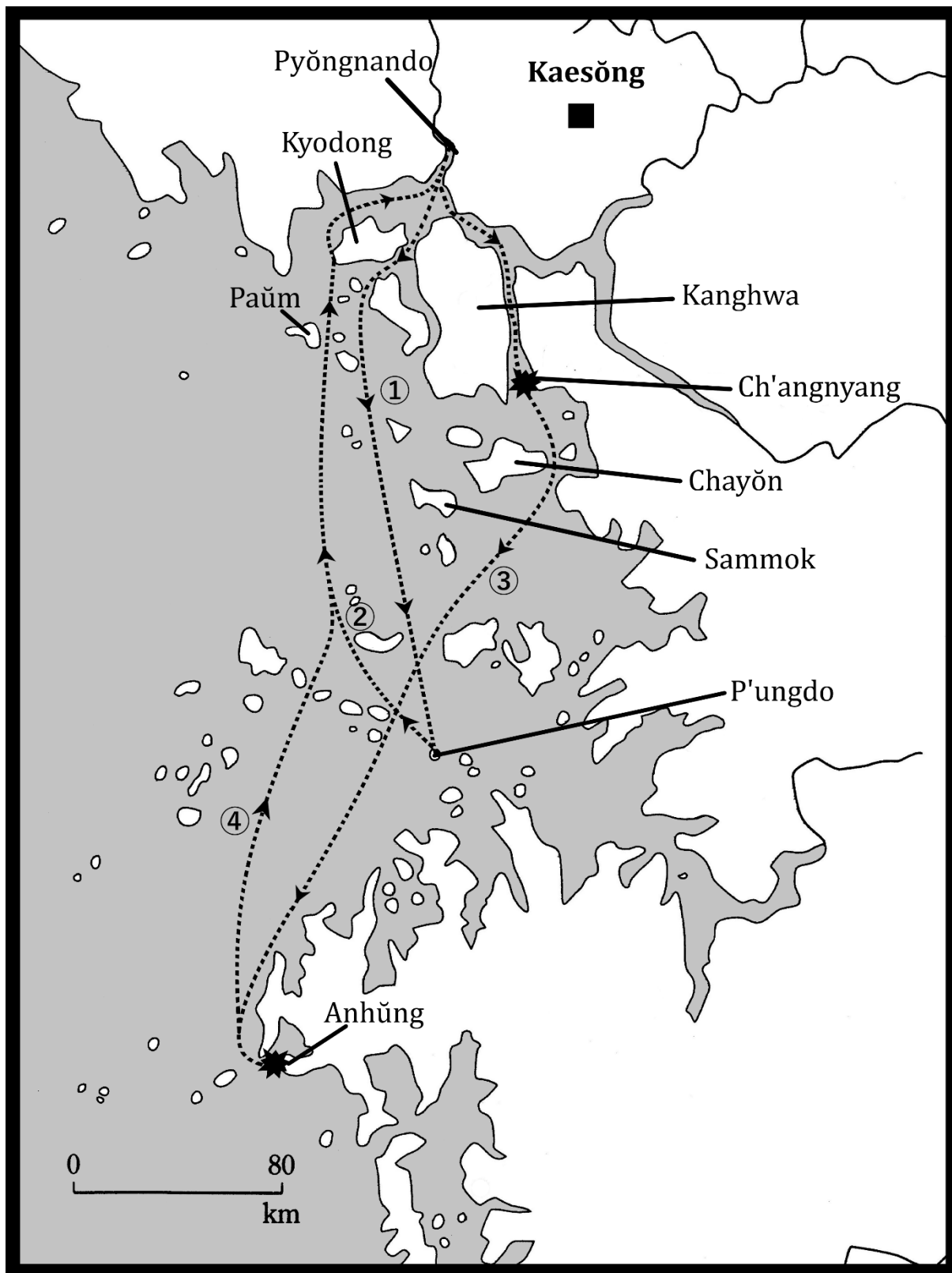
¹¹¹⁹ KRS : 38, 7b (1352.3.15).

¹¹²⁰ KRS : 38, 7b-8a (1352.3.16).

¹¹²¹ Un autre passage du KRS explique en effet qu'au 5^e mois, « Les pirates étaient proches de la capitale » (倭賊近境) ; KRS : 82, 3a (兵志, 宿衛 ; 1352.5). Le terme *kūngyōng* (近境) est toutefois ambigu, car peut signifier « proche de la frontière ». Toutefois, le même terme est utilisé au 9^e mois de 1374 (KRS : 44, 33a, 1374.9.8), et décrit sans équivoque le fait qu'une flotte pirate s'approche de la capitale principale, qui est alors mise en alerte. On peut donc par comparaison déduire que le même terme dans le passage daté du 5^e mois de 1352 signale la présence d'une flotte pirate dans la région du Kyōnggi.

¹¹²² Une attaque fut rapportée dans la passe de Modu (茅頭梁) au 6^e mois (KRS : 38, 10b, 1352.6.25). Ce toponyme n'apparaît toutefois dans aucune autre source, aussi ignore t'on où cette passe se situait précisément. En se basant sur la position des autres lieux évoqués dans cette affaire et le fait que les magistrats d'Iksan et d'Okku furent mobilisés pour combattre les pirates, Mun Kilchu estime que la passe de Modu était un bras de mer au niveau de l'actuelle ville de Kunsan (群山市), dans la zone de ce qui était au Koryō le port de Chinp'o, dans l'embouchure du Kūmgang. Cf. MUN Kilchu, 2016 : 51-52.

Figure 26 : Carte des déplacements de la marine coréenne pour défendre le golfe du Kyönggi contre l'avant-garde de la flotte pirate au début du 3^e mois de 1352 (élaborée par l'auteur)



Après trois années calamiteuses pour le Koryō, l'activité pirate sembla ralentir pour quelques temps. Aucune attaque n'est recensée en 1353¹¹²³. En 1354, le Koryō ne déplora qu'une attaque, qui fut toutefois coûteuse, puisque la flotte pirate fit main basse sur quarante navires transportant les taxes du Chōlla¹¹²⁴. La même histoire se répéta l'année suivante, si ce n'est que les pirates emportèrent cette fois-ci plus de deux cents navires à impôts¹¹²⁵, le plus grand coup de filet jamais réalisé par une flotte japonaise. En revanche, aucune attaque n'est à déclarer en 1356.

Les campagnes pirates reprirent de plus belle à partir de 1357, directement dans la zone de la capitale, qui fut écumée par une flotte du 5^e¹¹²⁶ au 9^e mois intercalaire. La cour dépêcha des troupes pour aller déloger les pirates qui s'étaient établis à Kyodong¹¹²⁷, mais celles-ci n'osèrent pas engager le combat¹¹²⁸, laissant tout le loisir à la flotte pirate se replier à Tsushima, où elle accosta vers le milieu du 10^e mois¹¹²⁹. Les pirates revinrent dans le golfe du Kyōnggi l'année suivante, non sans avoir au préalable pillé les côtes du Kyōngsang et du Chōlla¹¹³⁰. Après plusieurs pillages dans les îles du golfe, ils firent à nouveau voile vers le Chōlla pour tenter de s'emparer des convois de taxes, dont la cour avait confié la protection à six jonques chinoises à et à leurs commandants. Malheureusement pour ces derniers, les jonques, chargées de troupes coréennes, furent incendiées et envoyées par le fond¹¹³¹. Les pirates revinrent ensuite sur les côtes du Kyōnggi, ce qui suggère que la même flotte parcourut plusieurs fois la côte occidentale coréenne du nord au sud, sans tenir compte du sens des vents saisonniers. La raison réside probablement dans le fait que les navires japonais se déplaçaient tant à la rame qu'à la voile, et pouvaient donc naviguer contre le vent si nécessaire¹¹³². Les mouvements de la flotte cette année ne s'en tinrent toutefois pas là. La biographie officielle de Ch'oe Yōng mentionne en effet que ce dernier repoussa une flotte pirate qui avait attaqué la rade

¹¹²³ Des Japonais furent toutefois capturés dans les eaux du Kyōngsang cette année, mais comme nous l'expliquerons plus bas, les Japonais en question ne faisaient probablement pas partie d'une grande flotte pirate. Cf. *infra*, p. 277.

¹¹²⁴ KRS : 38, 21b (1354.4.17).

¹¹²⁵ KRS : 38, 28a (1355.4.25).

¹¹²⁶ KRS : 39, 13b (1357.5.14).

¹¹²⁷ KRS : 39, 19a (1357.9+.21).

¹¹²⁸ KRS : 39, 19a (1357.9+.24).

¹¹²⁹ Cette information est connue grâce à l'épigraphe du gong conservé au sanctuaire de Takuzutama (多久頭魂神社), à Tsushima. Yi Young, 2013 : 246-254 ; cf. *infra*, p. 398.

¹¹³⁰ KRS : 39, 20b, 1358.3.11 ; 21b, 1358.4.29 ; 21b, 1358.5.3 ; 21b-22a, 1358.5.11.

¹¹³¹ KRS : 39, 24b, 1358.7.26.

¹¹³² Concernant les navires employés par les pirates, cf. *infra*, p. 304.

d'Och'a (吾叉浦), dans le district de 1^{ère} classe d'Ongjin¹¹³³ (甕津郡 ; à l'est du Hwanghae), ce qui suggère que la flotte pirate poursuivit sa campagne plus au nord que le Golfe du Kyōnggi. Non seulement cela, mais pour la première fois cette année, la présence de pirates japonais fut signalée dans le Nord de la Chine¹¹³⁴. Il est ainsi probable que la même flotte, après avoir attaqué une nouvelle fois les côtes du Kyōnggi, poursuivit sa route vers le nord de la Chine, doublant ce faisant le rayon d'action de la piraterie japonaise¹¹³⁵ (Figure 27). Les razzias le long des côtes septentrionales de la Chine devinrent dès lors quasi annuelles.

Les mêmes campagnes de razzia se répétèrent ensuite d'année en année : les pirates attaquaient les côtes du Kyōngsang, Chōlla et du golfe du Kyōnggi, puis faisaient voile vers le Nord de la Chine¹¹³⁶. Ils subirent toutefois une lourde défaite contre les troupes chinoises au Shandong en 1363¹¹³⁷, et semblèrent éviter les rivages de la Chine pour quelques temps. Ils furent toutefois de retour dès 1366 au plus tard¹¹³⁸, aussi le répit ne fut-il que de courte durée. Les attaques se poursuivirent ainsi sans grand changement jusqu'en 1367. La campagne pirate rapportée dans les sources cette année se porta directement dans le golfe du Kyōnggi, assaillant l'île de Kanghwa au 3^e mois de 1367¹¹³⁹

¹¹³³ KRS : 113, 23b (崔瑩傳).

¹¹³⁴ Selon le *Yuanshi*, les pirates commencèrent à attaquer le Nord de la Chine cette année, et revinrent ensuite chaque année jusqu'en 1363 (YS : 46, 1363.8.1). Par ailleurs, deux mentions dans les sources chinoises rapportent une affaire survenue à Tieshan (鐵山) vers 1358 (*Songxueshi wenji* 宋學士文集, j. 63, « Épitaphe de feu Jie Jun, ancien Directeur-adjoint de la bibliothèque du Palais » 元故秘書少監揭君墓碑 ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 178), et une autre à Fuzhou (復州) et Jinzhou (金州) au Liaodong vers 1358-1360 (YS : 139, « Biographie de Niu Digai » 紐的該傳).

¹¹³⁵ Les raisons de cette extension soudaine de la sphère d'activité pirate ne sont pas connues, mais nous supposons que cela a quelque rapport avec l'attaque des jonques chinoises au Chōlla cette même année. Si les pirates parvinrent à capturer un ou plusieurs marins chinois à cette occasion, ceux-ci auraient alors pu leur servir de guide vers les côtes du Liaodong et du Shandong. Comme nous l'avons expliqué plus haut, les transports de taxe chinois empruntaient parfois la route côtière coréenne avant de rejoindre le golfe de Bohai (cf. *supra*, p. 144). Nous reviendrons également plus bas sur l'emploi des captifs sur les navires pirates (cf. *infra*, p. 379).

¹¹³⁶ Les années 1361 et 1362 constituèrent une exception, puisque les pillages au Koryō se concentrèrent uniquement sur la côte du Kyōngsang faisant face à Tsushima (KRS : 39, 37a, 1361.3.6 ; 1361.4.16 ; 38a, 1361.8.15 ; 40, 2a-b, 1362.2.21). Comme nous l'avons expliqué plus haut, le YS explique que les pirates attaquèrent les côtes du Nord chaque année entre 1358 et 1363. Par ailleurs, le *Yutingji* (羽庭集 ; [Recueil de Yuting]), recueil des écrits du lettré Liu Renben (劉仁本 ; ?-1367), rapporte qu'en 1362, un des convois de taxes chinois qui faisait route du Zhejiang vers la capitale fut victime d'une attaque japonaise (*Yutingji*, j. 5, « Introduction au départ du seigneur Zhang Yanfu, Relecteur du Secrétariat provincial du Zhejiang » 送江浙行省檢校章公彥復序, Zhizheng 至正 22). Le lieu de l'attaque n'est pas précisé, mais il s'agit sans doute de la côte nord de la Chine (ENOMOTO Wataru, 2007 : 178).

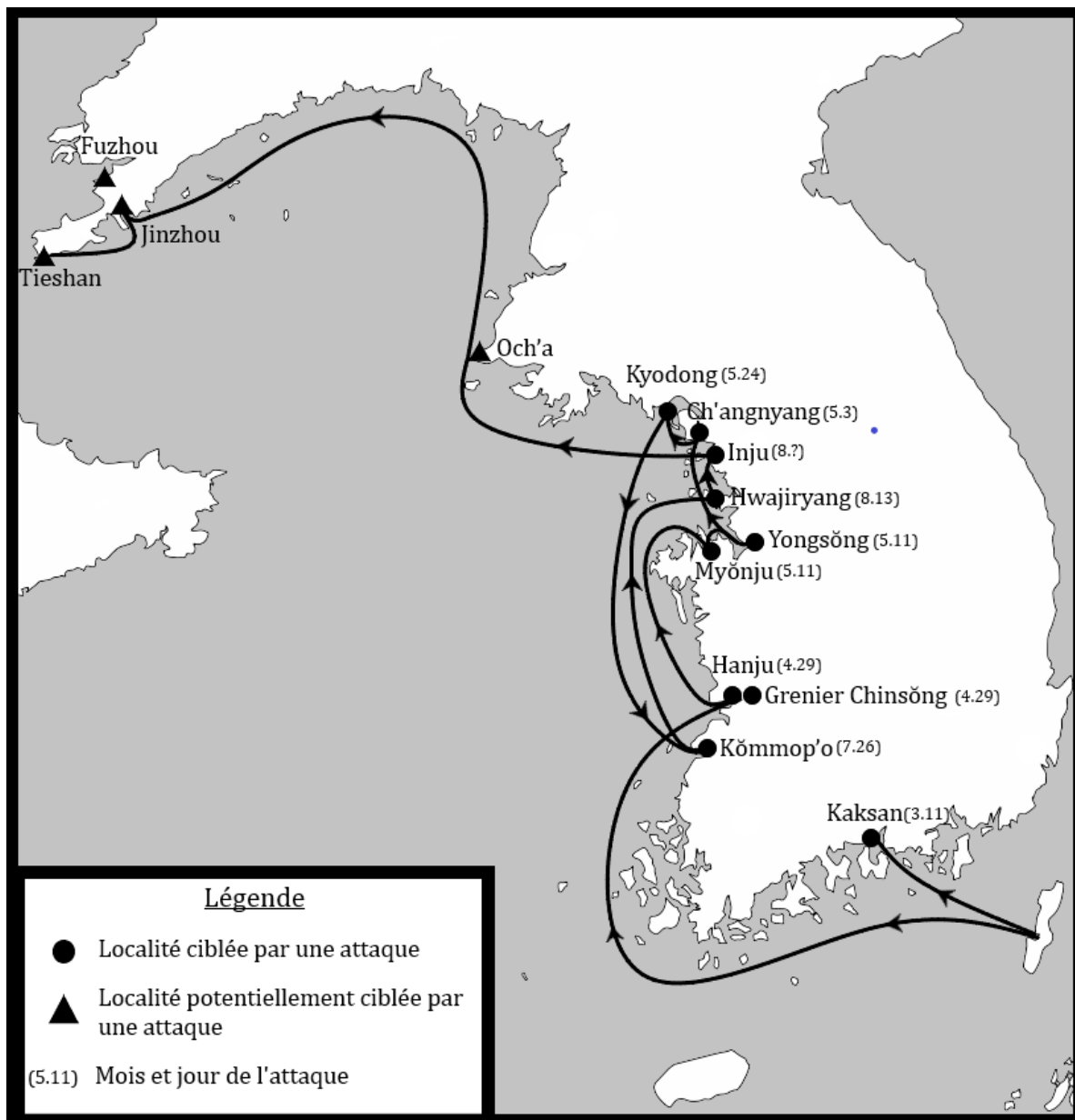
¹¹³⁷ YS : 46, 1363.8.1. L'affrontement eut lieu à Pengzhou (蓬州), toponyme qui semble désigner la région de Dengzhou au Shandong (ENOMOTO Wataru, 2007 : 177).

¹¹³⁸ YS : 145, Biographie de Yuelu Buhua (月魯不花傳) ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 178.

¹¹³⁹ KRS : 41, 15a, 1367.3.13.

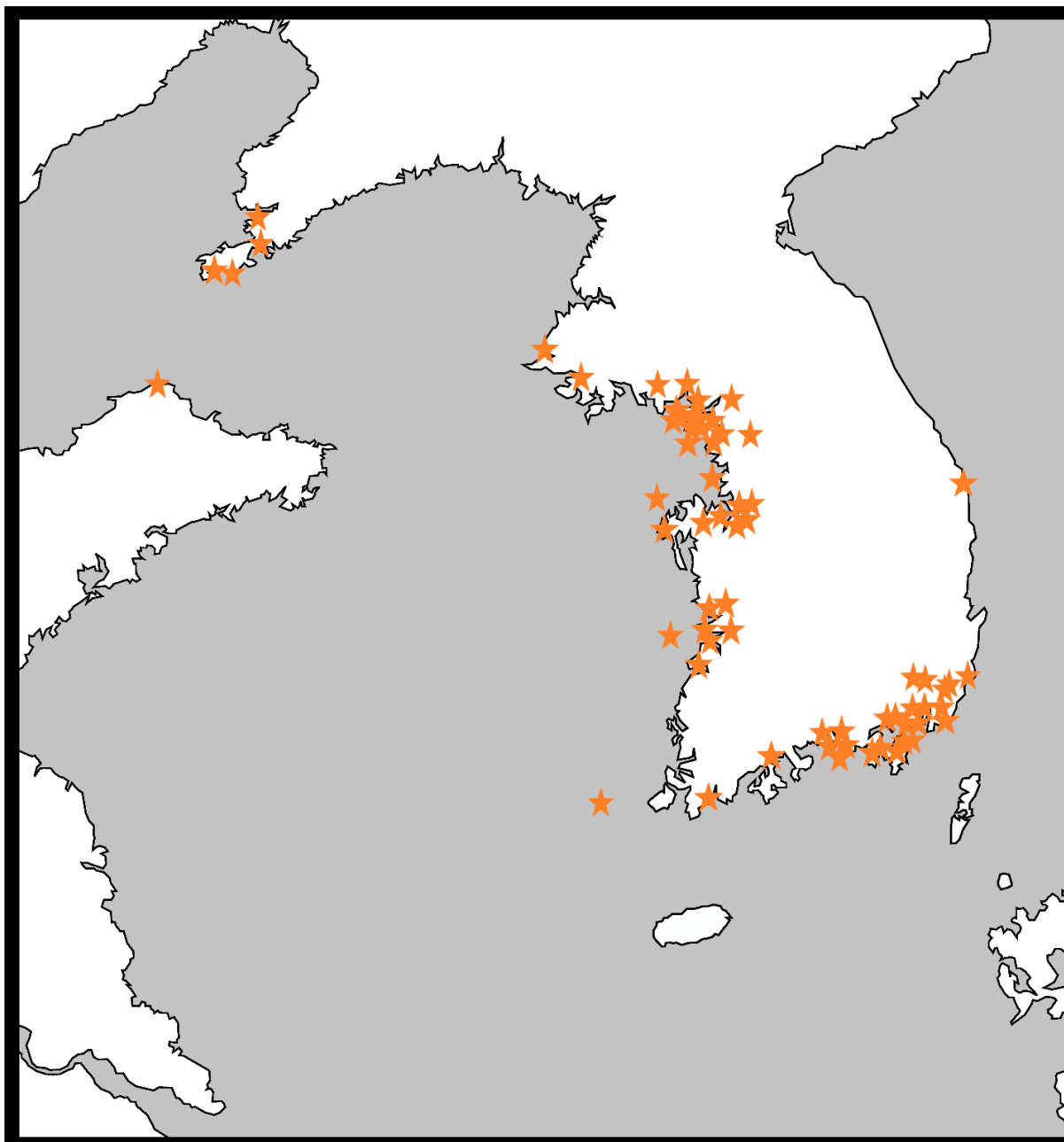
avant de poursuivre sa route vers les côtes chinoises¹¹⁴⁰. De fait, durant les deux premières décennies de son activité, les pirates japonais concentrèrent leurs attaques dans trois zones : la côte du Kyōngsang, proche du Japon, la côte du Kyōnggi, cœur économique et politique du Koryō, et le Nord de la Chine, principalement autour du détroit marquant l'entrée du golfe de Bohai, par où transitaient tous les navires qui allaient et venaient entre les provinces et la capitale des Yuan (Figure 28).

Figure 27 : Campagne de la flotte pirate de 1358 (élaborée par l'auteur)



¹¹⁴⁰ Aucune attaque n'est rapportée dans les sources chinoises, mais le 30 du 5^e mois 1367, une ambassade des Yuan se présenta à la cour du Koryō pour leur reprocher le fait que lorsque les pirates japonais attaquent la Chine, ils passaient invariablement par le Koryō, et leur ordonna d'y mettre un terme (KRS : 41, 16a, 1367.5.30), suggérant donc que les côtes chinoises furent aussi victimes d'une attaque peu avant cette date. Cf. YUN Söngik, 2011 : 83.

Figure 28 : Carte des attaques de pirates japonais sur le continent, 1350-1368 (élaborée par l'auteur)



Aucune attaque ne fut à déplorer en 1368. Comme nous l'expliquerons plus bas, cette année d'interruption, la première depuis 1356, fut vraisemblablement le résultat des échanges diplomatiques du Koryŏ avec les pouvoirs féodaux du Japon¹¹⁴¹. Si les autorités coréennes purent espérer un temps que le problème de la piraterie fût enfin résolu, il n'en

¹¹⁴¹ Cf. *infra*, p. 441.

fut en réalité rien. Ce fut même l'inverse qui se produisit, la piraterie réapparaissant dès 1369 et gagnant rapidement en intensité.

II.1.A.2 La piraterie japonaise à son apogée, 1369-1388

Le calme de 1368 fut en effet trompeur, et les flottes pirates recommencèrent à piller les côtes du continent l'année suivante. La première affaire de l'année cibra les rivages du Shandong au 1^{er} mois¹¹⁴², suggérant qu'une flotte avait à nouveau remonté la côte occidentale de la péninsule coréenne jusqu'en Chine, sans toutefois attaquer le Koryŏ sur sa route. Cette attaque au Shandong ne marquait pas en soi une rupture avec la période précédente : il est au contraire probable qu'il s'agissait des mêmes groupes naviguant le long des mêmes routes maritimes¹¹⁴³. Ce qui fit de 1369 une année charnière fut la première mention d'une attaque de pirates japonais dans le Sud de la Chine¹¹⁴⁴. En effet, au 2^e ou 3^e mois, une flotte ravagea Suzhou (蘇州) et Chongming (崇明), dans

¹¹⁴² MSL : 1369.1. Le lieu exact de l'attaque n'est pas noté, mais au 8^e mois, la cour récompensa un général pour avoir repoussé les pirates à Huaian (淮安) (MSL : 1369.8.13). Comme nous l'avons expliqué en introduction de cette étude, les sources officielles chinoises ne rapportent pas systématiquement les affaires au moment où elles se sont produites, de sorte que l'affaire peut en réalité être antérieure de plusieurs mois à sa mention. Par ailleurs, le passage des *Shilu* en question note simplement que les combats eurent lieu à « Huaian », sans préciser l'unité administrative. Or, si la ville de Huaian en elle-même est relativement éloignée des côtes, la préfecture de Huaian (淮安府), elle, couvrait une large portion de territoire englobant la côte jusqu'à la frontière avec le Shandong. Par ailleurs, la garde de Huaian (淮安衛) couvrait également une grande portion de la côte adjacente au sud du Shandong, et les bataillons de Haizhou (海州) et Donghai (東海), sur la côte directement adjacente au Shandong, lui étaient rattachés (CHTB : j. 6, « Réflexion sur les défenses militaires du Zhili » 直隸兵防官考, « Garde de Huaian » 淮安衛). Il semble donc que la flotte qui assaillit les côtes du Shandong au 1^{er} mois continua ensuite sa route le long de la côte sud du Shandong, mais fut repoussée alors qu'elle pénétrait au Jiangsu.

¹¹⁴³ Concernant les routes suivies par les pirates, cf. *infra*, « II.1.B.2 Les routes de la piraterie ».

¹¹⁴⁴ Toutes les attaques menées sur les côtes chinoises à la fin de l'époque des Yuan sont concentrées dans le Nord, au Shandong et au Liaodong, tandis qu'aucune affaire n'est signalée dans le Sud. Le constat pourrait être imputé à la déliquescence politique des Yuan, dont les autorités étaient devenues incapables de contrôler le Sud de leur territoire durant cette période, mais des sources externes au *Yuanshi* et décrivant aussi bien des événements se déroulant dans le Sud que dans le Nord de la Chine (voir par exemple SONG Lian 宋濂, *Songxueshi wenji* 宋學士文集, j. 63, Suite au recueil de Zhiyuan 芝園續集, j. 3, Épitaphe de feu Jie Jun, ancien Directeur-adjoint de la bibliothèque du Palais 元故秘書少監揭君墓碑), ne mentionnent que des attaques dans le Nord, jamais dans le Sud (ENOMOTO Wataru, 2007 : 178). Notons par ailleurs que lorsque Hongwu dépêcha sa première ambassade au Japon au 2^e mois de 1369, il ne mentionne que les attaques au Shandong : « Depuis l'année *xin-mao*, la Chine était en proie aux troubles, et les Japonais venaient piller le Shandong, [mais] ils ne faisaient que profiter de la faiblesse des barbares Yuan » 自辛卯以來中原擾擾, 彼倭來寇山東, 不過乘胡元之衰耳 (MSL : 1369.2.6). L'année *xin-mao* (1351) marque le début de la rébellion des Turbans rouges (cf. *infra*, « II.3.A.1 Les mouvements insurrectionnels en Chine et la fondation des Ming »), pas des incursions des pirates en Chine, qui comme nous l'avons évoqué débutèrent en 1358.

l'embouchure du Yangzi¹¹⁴⁵, où les pirates subirent une lourde défaite de la main des troupes chinoises, qui en capturèrent quatre-vingt-douze vivants, et en tuèrent un grand nombre (non spécifié). Les pirates continuèrent malgré tout leur campagne, pénétrant dans le fleuve Wusong (吳淞江 ; qui traverse Shanghai), où ils furent à nouveau repoussés¹¹⁴⁶, puis poursuivirent ensuite leur route sur la côte du Zhejiang, menant une série de raids sur la côte entre Taizhou (台州) et Wenzhou (溫州) au 5^e mois¹¹⁴⁷. Cette première série d'attaques marqua le début de la piraterie japonaise au Jiangnan, qui revint par la suite presque chaque année jusqu'en 1374 dans le Sud de la Chine, poussant parfois leurs raids jusqu'au Fujian¹¹⁴⁸ et peut-être même jusqu'au Guangdong¹¹⁴⁹.

¹¹⁴⁵ Il existe des disparités concernant le mois de l'attaque entre les différentes sources chinoises. L'attaque eut en effet lieu au 2^e mois selon le *Chouhai tubian* (j. 6, « Chronique des troubles japonais du Zhili » 直隸倭變紀, 1369.2), et au 3^e mois selon le *Jiajing Ningbofuzhi* 嘉靖寧波府志 (j. 22, « Livre de la défense maritime » 海防書, 1369.3), elle survint au 3^e mois. Les *Shilu* ne mentionnent pas la date de l'attaque, mais signalent le 24 du 4^e mois que le général Weng De (翁德 ; ?-?), qui avait défendu la côte contre cette attaque, fut récompensé pour sa victoire (MSL : 1369.4.24).

¹¹⁴⁶ CHTB : j. 6, « Chronique des troubles japonais du Zhili » (直隸倭變紀), 1369.2 ; *Jiajing Ningbofuzhi* : j. 22, « livre de la défense maritime » (海防書), 1369.3 ; MSL : 1369.4.24.

¹¹⁴⁷ CHTB : j. 5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1369 ; *Jiajing Ningbofuzhi*, j. 22, « livre de la défense maritime » (海防書), 1369.2. La question de savoir si les attaques recensées au Shandong et au Jiangnan furent ou non perpétrées par la même flotte pirate est sujette à débat parmi les historiens, mais comme nous l'expliquerons plus bas, il semble que les pirates n'empruntaient guère la route côtière du Jiangsu entre le Shandong et le Jiangnan, aussi nous semble-t-il plutôt qu'il s'agit en réalité de deux groupes distincts.

¹¹⁴⁸ MSL : 1371.6.27 ; 1372.6.11 ; 1372.8.17 ; CHTB : j. 4, « Chronique des troubles japonais du Fujian » (福建倭變紀), 1372.

¹¹⁴⁹ Il subsiste toutefois quelques doutes quant au fait que les attaques rapportées au Guangdong durant le règne de Hongwu furent effectivement le fait de pirates japonais. Le *Chouhai tubian* rapporte ainsi qu'une attaque eut lieu dans cette province dès 1369, sans toutefois préciser le mois (CHTB : j. 3, « Chronique des troubles japonais du Guangdong » 廣東倭變紀, 1369), mais le fait n'est confirmé par aucune autre source, et ne semble pas cadrer avec les mouvements de la flotte dans le Sud de la Chine, qui débuta sa campagne dans l'embouchure du Yangzi, descendit jusqu'au sud du Zhejiang au 5^e mois, mais les vents soufflant vers le nord-est à cette période de l'année, il serait surprenant qu'elle ait pu faire voile jusqu'au Guangdong. Il s'agirait donc plutôt d'une flotte distincte, ou d'une erreur de la part de l'auteur du *Chouhai tubian*, qui confondit peut-être avec l'activité de pirates chinois. Ceux-ci étaient en effet nombreux au Guangdong durant le règne de Hongwu (YUN Sōngik, 2011 : 77-78). Le *Chouhai tubian* note également qu'en 1371, les pirates chinois Zhong Fuquan (鍾福全 ; ?-?) et Li Furen (李夫人 ; ?-?) ravagèrent les côtes du Guangdong à la tête de quelques deux cents navires japonais (CHTB : j. 3, « Chronique des troubles japonais du Guangdong » 廣東倭變紀, 1371), mais ce fait n'est pas consigné dans les MSL, et comme l'explique Yun Sōngik, l'affaire est également décrite en détail dans la chronique locale *Yuedaji* 粵大記 (*Ecrits de Yueda*), publiée en 1595, mais ne mentionne pas la présence de Japonais dans les rangs des pirates, aussi peut-on douter de la véracité leur participation (YUN Sōngik, 2011 : 75). Enfin, si la collusion de populations maritimes du Zhejiang avec les pirates japonais se comprend aisément compte tenu des réseaux commerciaux qu'ils entretenaient, nous n'avons pas connaissance de l'existence de tels réseaux qui auraient pu mettre en contact des groupes pirates du Guangdong avec les pirates japonais. Pour ces raisons, il nous semble que les mentions d'attaques de pirates japonais au Guangdong durant les années 1369-1374 doivent être considérées avec prudence.

Dans le même temps, la piraterie japonaise reprit de plus belle sur les côtes coréennes tard dans l'année 1369. Au 11^e mois, une flotte pénétra à nouveau dans le golfe du Kyōnggi¹¹⁵⁰, quelques mois après la rupture des accords diplomatiques passés avec les pouvoirs de Tsushima¹¹⁵¹, et pilla plusieurs districts de la côte. Les attaques reprurent dès lors au Koryō sans discontinuer. L'année suivante, une flotte pilla à nouveau le golfe du Kyōnggi¹¹⁵², puis poursuivit sa route vers le nord¹¹⁵³ pour attaquer le Shandong¹¹⁵⁴. La flotte de 1371 suivit le même itinéraire, pénétrant d'abord dans le golfe du Kyōnggi au 3^e mois¹¹⁵⁵, puis disparut des côtes coréennes pendant 4 mois, période durant laquelle des attaques furent également signalées au Shandong¹¹⁵⁶. La flotte revint ensuite dans le golfe du Kyōnggi et pénétra dans le Yesōng au début du 7^e mois, pillant la zone de Pyōngnando et brûlant au passage quelques quarante navires militaires¹¹⁵⁷. Les pirates n'étaient alors qu'à quelques kilomètres de la capitale principale du Koryō. Ils s'attardèrent dans la zone jusqu'au 8^e mois¹¹⁵⁸, puis semblèrent quitter les côtes coréennes pour l'année, plus aucune attaque n'étant signalée dans les sources pour cette année.

À partir de 1372, l'activité pirate commença à s'accélérer, et le nombre d'attaques crut rapidement¹¹⁵⁹. Les razzias en Chine se poursuivirent également jusqu'en 1374, année où des attaques furent répertoriées tant dans le Nord qu'au Jiangnan¹¹⁶⁰. Mais curieusement, les campagnes pirates en Chine s'interrompirent subitement après cette date. Quelques attaques sporadiques peuvent être recensées sur les côtes chinoises en

¹¹⁵⁰ KRS : 41, 28a, 1369.11.1 ; 1369.11.27.

¹¹⁵¹ KRS : 41, 25b-26a, 1369.7.9 ; cf. *infra*, p. 441.

¹¹⁵² KRS : 42, 2b, 1370.2.9. L'attaque ciblait une localité appelée Naep'o (内浦), un toponyme désignant vraisemblablement la zone au nord de la péninsule de T'aean. Cf. MUN Kilju, 2016 : 31-33.

¹¹⁵³ Une semaine après l'attaque au Ch'ungch'ōng, une autre attaque fut rapportée à Sōnju (宣州), c'est-à-dire l'actuel district de Sōnch'ōn (宣川), dans l'embouchure du Yalu (KRSCY : 30, 1370.2).

¹¹⁵⁴ MSL : 1370.6.

¹¹⁵⁵ La première attaque fut signalée à Haeju (海州 ; prov. Hwanghae du Sud). KRS : 43, 1b, 1371.3.3.

¹¹⁵⁶ MSL : 1371.6.27.

¹¹⁵⁷ KRS : 43, 3b, 1371.7.3.

¹¹⁵⁸ KRS : 43, 6a, 1371.8.23.

¹¹⁵⁹ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 36 ; KIM Pohan, 2004 : 233. Comme nous l'expliquerons plus bas, il semble que pour la première fois, trois flottes distinctes furent simultanément actives en mer de Chine en 1372. Cf. *infra*, « II.1.B.1 Combien de flottes ? ».

¹¹⁶⁰ Pour une carte des mouvements des flottes pirates pour l'année de 1374, cf. *infra*, p. 300.

1380¹¹⁶¹, 1383¹¹⁶² et 1384¹¹⁶³, mais nonobstant ces quelques affaires, la période 1375-1388 fut caractérisée par l'absence d'activité pirate en Chine. Ce fut en revanche tout l'inverse qui se produisit au Koryŏ : la piraterie connut entre 1375 et 1385 son pic d'intensité dans la péninsule, un regain de violence que l'histoire officielle coréenne attribue à l'affaire de Tō Tsunemitsu (藤經光 ; ?-?), survenue en 1375. Tō Tsunemitsu était un chef pirate, dont l'origine au Japon est inconnue, et qui au 5^e mois se présenta au Koryŏ (vraisemblablement au Chŏlla) à la tête de sa troupe, professant sa volonté de déposer les armes et de négocier une trêve avec les autorités coréennes¹¹⁶⁴. La cour débattit de la possibilité de l'installer avec ses hommes à Sunch'ŏn (順天 ; prov. Chŏlla du Sud) et dans le district de Yŏn'gi (燕岐郡¹¹⁶⁵), mais se ravisa finalement, et transmit finalement l'ordre au Maréchal de camp du Chŏlla Kim Sŏnch'i (金先致 ; 1318-1398) d'assassiner le chef pirate. Kim Sŏnch'i convia ainsi Tsunemitsu et sa bande à un banquet, comptant profiter de leur ivresse pour accomplir sa mission, mais le plan fut éventé et les pirates regagnèrent précipitamment leurs navires et prirent le large ¹¹⁶⁶. Selon les historiographes du début du Chosŏn, cet assassinat manqué eut de terribles

¹¹⁶¹ Ces attaques sont concentrées sur la seule côte du Guangdong, autour de Guangzhou (MSL : 1380.7.14 ; 1380.8.28). Il est très rare que des campagnes pirates se portent directement sur les côtes du Guangdong de la sorte. Les attaques au Guangdong sont généralement accompagnées d'affaires au Jiangnan ou au Fujian. La participation réelles de pirates japonais aux attaques contre les côtes du Guangdong cette année est donc sujette à caution.

¹¹⁶² Cette affaire est corroborée par plusieurs sources : 18 navires pirates pillèrent au 6^e mois les localités de Jinxiang (金鄉), Pingyang (平陽) et Xiaohuoting (小渡亭) au sud de Wenzhou, au Zhejiang, mais furent repoussés par les troupes impériales. CHTB : j. 5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1383 ; *Jiajing Ningbofuzhi*, j. 22, « livre de la défense maritime » (海防書), 1383 ; MSL : 1383.8.17.

¹¹⁶³ Cette attaque est également corroborée par plusieurs sources indépendantes. Une flotte japonaise attaqua les côtes du Zhejiang autour de Taizhou (MSL : 1384.10.29 ; 1384.10+.13 ; j. 5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » 浙江倭變紀, 1384) après avoir ciblé la localité de Heshha (鶴沙), au sud-est de Shanghai, où elle tua 600 personnes. Cette affaire est rapportée dans le *Wuxiji* (梧溪集 [Recueil de Wuxi]), recueil d'écrits du lettré Wang Feng (王逢 ; 1319-1388), mais n'est datée que du 6 du 6^e mois de l'an *jia-zi* (甲子). Compte tenu des dates de naissance et de mort de Wang Feng, Ma Guang estime que cette affaire date de 1324 (MA Guang, 2018 : 65), mais nous nous rangeons plutôt derrière l'avis d'Enomoto Wataru qui la place en 1384 (ENOMOTO Wataru, 2007 : 128-129), car une flotte était bien présente au Jiangnan cette année, tandis qu'aucune affaire de cette ampleur n'est avérée au Jiangnan avant 1369.

¹¹⁶⁴ KRSCY : 30, 1375.5. Par ailleurs, au 6^e mois, le Japonais Kimiaki (公昌 ; ?-?) et quinze autres personnes vinrent également se rendre au Koryŏ (KRS : 133, 6b, 1375.6), affaire que nous supposons liée à celle de Tō Tsunemitsu. Les raisons qui incitèrent le chef pirate à entamer des négociations avec la cour coréenne sont inconnues. Notons toutefois que le Koryŏ avait dépêché au 2^e mois de 1375 (trois mois avant l'arrivée de Tō Tsunemitsu) une ambassade au Japon (KRSCY : 30, 1375.2), qui passa probablement par Tsushima et Iki, principales bases pirates. Il est possible que l'ambassadeur ait à cette occasion exhorté le chef pirate à ouvrir le dialogue avec la cour coréenne. Évidemment, il ne s'agit là que de suppositions, l'histoire officielle ne consacrant que trois lignes à cette affaire.

¹¹⁶⁵ Ce district a été intégré en 2012 à la ville autonome de Sejong (世宗特別自治市), dans le Ch'ungch'ŏng du Sud.

¹¹⁶⁶ KRS : 114, 16b-17a (金先致傳) ; KRSCY : 30, 1375.5 ; 1375.7.

répercussions : « avant cela, quand les Japonais pillaient les préfectures et districts, ils ne tuaient pas les gens et le bétail. À partir de ce moment-là, à chaque fois qu'ils vinrent piller, ils massacraient femmes et enfants jusqu'au dernier. Les provinces et districts de la côte du Chōlla et du Yanggwang ne furent plus qu'une immensité vide et désolée »¹¹⁶⁷, peut-on lire dans la *Koryōsa*. Si l'on peut concevoir que cette affaire anima certains pirates d'un esprit de vengeance, expliquer l'intensification de la piraterie par cette seule affaire semble réducteur¹¹⁶⁸, puisque celle-ci avait déjà été amorcée au Koryō dès 1372. Même les contemporains avaient conscience de l'augmentation de la piraterie avant cette date ¹¹⁶⁹, aussi ne saurait-on l'imputer à la seule activité de Tō Tsunemitsu. L'intensification de la piraterie au Koryō fut donc davantage le résultat d'une évolution rapide amorcée vers 1372, mais il est cependant exact qu'elle atteint des proportions inédites après 1375. L'année 1377 fut particulièrement meurtrière, le *Koryōsa* rapportant que pas moins de 54 localités furent ravagées par les Japonais, dont certaines plusieurs fois¹¹⁷⁰. L'accélération de l'activité pirate au Koryō à partir des années 1370 semble ainsi être la combinaison de deux facteurs : le nouvel embrasement du conflit civil à Kyūshū, mais aussi sans doute le basculement des flottes pirates actives dans le Sud de la Chine vers les rivages coréens à partir de 1375¹¹⁷¹.

Durant ce pic d'intensité de l'activité pirate, les hordes japonaises eurent tendance à s'enfoncer vers l'intérieur des terres. Elles remontèrent de plus en plus fréquemment

¹¹⁶⁷ 前此, 倭寇州郡, 不殺人畜, 自是, 每入寇, 婦女嬰孩, 屠殺無遺, 全羅·楊廣濱海州郡, 蕭然一空 (KRS : 114, 17a 金先致傳 ; le même passage se rencontre également, à quelques différences près, dans KRSCY : 30, 1375.7).

¹¹⁶⁸ KIM Pohan, 04/2001 : 64.

¹¹⁶⁹ Ainsi le texte de la missive envoyée par la cour au Japon en 1377 rapporte que suite à l'ambassade de 1367, les attaques pirates s'étaient clamées, mais que « récemment, depuis l'année *kap-in* [1374], ces voleurs recommencent à proliférer » 近自甲寅以來, 其盜又肆猖獗 (KRS : 133, 27b, 1377.6), aussi est-il clair que pour les contemporains, l'année 1374 représentait le franchissement d'un nouveau palier dans la violence des attaques (cf. TAMURA Hiroyuki, 1967 : 47-48). Il faut dire que cette année, plusieurs grandes flottes étaient actives, l'une desquelles comptait quelques 350 navires (KRS : 44, 26a, 1374.4.17).

¹¹⁷⁰ Tanaka Takeo recense 54 attaques pour cette année (sur la base du nombre de localités concernées), tandis que Tamura en dénombre 42 (sur la base de nombre d'entrées dans le *Koryōsa*). Cf. TAMURA Hiroyuki, 1967 : 36-37. Yi Young dénombre pour sa part 7 groupes différents cette année (selon ses statistiques, le record est de 8 groupes en 1384). Cf. Yi Young, 1999 : 254.

¹¹⁷¹ Cette thèse du basculement des flottes pirates a d'abord été formulée par Gotō Hideho en 1916 (GOTO Hideho, 1916), puis reprise par Tanaka Takeo (voir par exemple TANAKA Takeo, 1982 : 58) et Zheng Liangsheng (ZHENG Liangsheng, 1984 : 270 ; 2013 : 85-86), et plus récemment par Yun Sōngik (YUN Sōngik, 2011 : 94-95). Gotō et Zheng estiment que ce basculement est dû au renforcement des défenses côtières durant le règne de Hongwu, mais comme le fait remarquer Yun Sōngik, une telle hypothèse ne permet pas de rendre compte du retour de la piraterie sur les rivages chinois durant les années 1410, à une époque où les défenses de la côte chinoise avaient pourtant été renforcées. Ainsi pour Yun Sōngik, la raison est à rechercher dans l'activité diplomatique du prince Kaneyoshi (sur ce point, cf. *infra*, « II.2.D.3 Kaneyoshi et les forces de la cour du Sud »).

les artères fluviales, parfois sur plusieurs dizaines de kilomètres¹¹⁷². Le Naktong (洛東江) fut remonté une première fois en 1361¹¹⁷³, mais c'est surtout à partir des années 1370 qu'il en vint à faire partie du circuit ordinaire des flottes pirates. La zone de l'actuelle Miryang (密陽 ; appelé Milsöng 密城 à l'époque du Koryö), à environ 40 km en amont du fleuve, subit ainsi leurs déprédations en 1374, 1375, 1376, 1377, 1379 et 1381¹¹⁷⁴. Le Naktong ne fut toutefois pas un cas unique, car la majeure partie des cours d'eau de la péninsule subit le même sort. Le fleuve Küm (錦江), qui sépare la côte du Ch'ungch'öng et celle du Chölla, fut remonté par les pirates en 1376, 1377, 1378, 1380, 1382, et 1387¹¹⁷⁵. Les flottes japonaises remontèrent également le cours du Sömjin (蟾津江¹¹⁷⁶) entre le Kyöngsang et le Chölla en 1377, 1379, 1382, 1383, 1384, 1388 et 1389¹¹⁷⁷, le Yöngsan (榮山江) au Chölla en 1376, 1378, 1380, 1381 et 1387¹¹⁷⁸, ou encore le Han (漢江) en 1366, puis en 1372, 1373 et 1378¹¹⁷⁹. Cela étant, toutes les campagnes s'enfonçant vers l'intérieur des terres n'empruntaient pas les artères fluviales. Il arrivait en effet que les Japonais empruntent les voies terrestres pour frapper parfois très en retrait des côtes. La campagne de 1380, qui culmina avec la bataille de Hwangsang, est un bon exemple de cette tendance, si ce n'est que dans ce cas précis, l'armée pirate n'eut d'autre choix que de s'enfoncer vers l'intérieur des terres, puisque leurs navires avaient été envoyés par le fond¹¹⁸⁰. Mais il arriva fréquemment, entre 1375 et 1385, que les incursions japonaises au Koryö s'éloignent des côtes même lorsque leur flotte était intacte. Prenons par exemple les mouvements du groupe qui débarqua sur la côte est du Kyöngsang au 6^e mois de 1383, et qui jusqu'au 8^e mois s'enfonça dans les terres à tel point qu'il fut plus proche de la côte occidentale qu'orientale. La flotte débarqua en effet au 6^e mois à Kigye (杞溪), dans

¹¹⁷² L'histoire officielle ne note que rarement le fait que les pirates remontent les fleuves (voir par exemple KRSCY : 30, 1377.5), mais il est clair que nombre de leurs razzias vers l'intérieur des terres suivent le tracé des cours d'eau (cf. MUN Kilju, 2016 : 61-76).

¹¹⁷³ KRS : 39, 38a, 1361.8.15. Ils attaquèrent également en 1363 (KRS : 40, 37a, 1364.3.21).

¹¹⁷⁴ KRS : 133, 4b, 1374.12 ; 5a, 1375.1 ; 20a, 1376.11 ; 24b, 1377.4 ; 32a, 1381.11.

¹¹⁷⁵ KRS : 133, 13b, 1376.7 ; 32b, 1377.11 ; 38a-b, 1378.9 ; 134, 18b, 1380.7 ; 33b-34a, 1382.2 ; 136, 29a, 1387.10.

¹¹⁷⁶ Le nom du fleuve lui-même, littéralement « rade aux crapauds », viendrait selon la légende du fait qu'en 1385, lorsqu'une flotte pirate pénétra dans l'embouchure du fleuve, plusieurs dizaines de milliers de crapauds se seraient rassemblés et auraient fait un tintamarre tel que les Japonais auraient pris peur et se seraient enfuis (cf. MUN Kilju, 2016 : 72).

¹¹⁷⁷ KRS : 133, 25b, 1377.5 ; 134, 4b, 1379.3 ; 38a, 1382.10 ; 135, 5a, 1384.7 ; KRSCY : 32, 1383.8 ; KRS : 137, 32b, 1388.11 ; 45, 5a, 1389.11.23.

¹¹⁷⁸ KRS : 133, 13a, 1376.7 ; KRSCY : 30, 1378.11 ; 31, 1380.3 ; 1381.10 ; 32, 1387.11.

¹¹⁷⁹ KRS : 41, 12b, 1366.9.28 ; 43, 23a, 1372.10.8 ; 44, 3b-4a, 1373.6.26 ; 133, 28a, 1378.8.

¹¹⁸⁰ Cf. *infra*, p. 272.

l'actuelle ville de P'ohang (浦項市 ; prov. Kyöngsang du Nord¹¹⁸¹), puis pilla en rapide succession plusieurs localités dans les abords de Yöngju¹¹⁸² (永州 ; actuelle ville de Yöngch'ön 永川市). Il semble que le groupe se sépara ensuite en deux, l'un faisant alors route vers le nord en direction d'Andong puis du Kangwön, tandis que le second s'enfonça vers l'ouest, jusqu'à pénétrer au Chölla, où il fut repoussé aux portes de Chönju (全州), puis au Yanggwang (actuel Ch'ungch'öng du Sud) au 8^e mois. Une partie de ce groupe, après avoir pillé les abords de Kongju (公州), remonta jusqu'à Mokchu (木州 ; dans l'actuelle ville de Ch'ön'an 天安市), où ils furent repoussés par les troupes coréennes, qui parvinrent à tuer 20 Japonais¹¹⁸³. Les attaques semblèrent s'arrêter là, aussi supposons-nous que les pirates firent demi-tour et regagnèrent leurs navires, probablement restés sur la côte du Kyöngsang. Les deux groupes pirates avaient des effectifs à peu près similaires : celui qui fit route vers le nord comptait environ 1300 hommes¹¹⁸⁴ et celui qui fit route vers l'ouest environ un millier¹¹⁸⁵.

¹¹⁸¹ L'emplacement actuel de la plupart de ces toponymes médiévaux a été identifié par Mun Kilju (MUN Kilju, 2016).

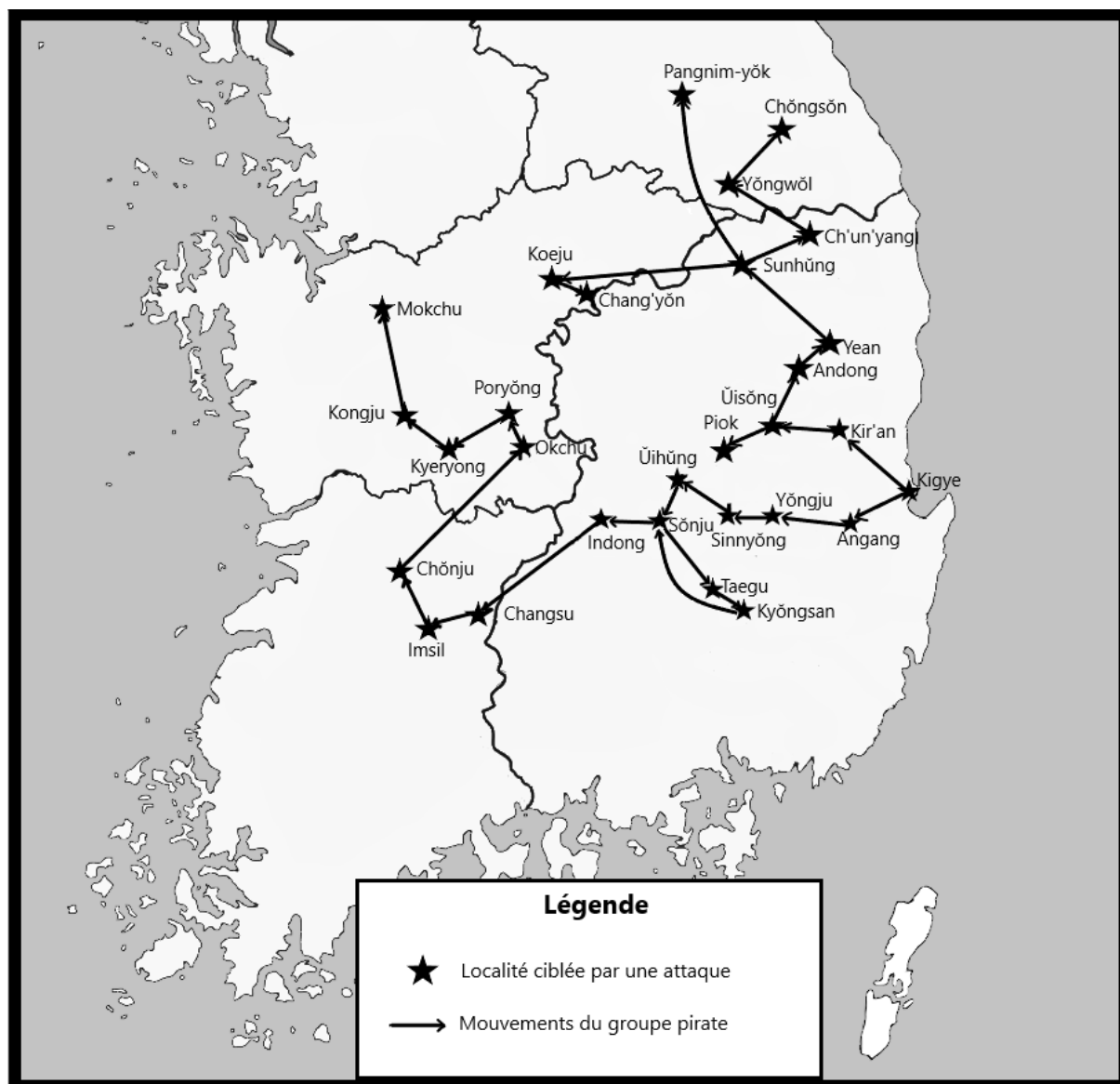
¹¹⁸² KRS : 135, 5b, 1383.6.

¹¹⁸³ KRS : 135, 5b-13b (1383.6 ; 1383.7 ; 1383.8) ; KRSCY : 32, 1383.6 ; 1363.7 ; 1363.8. Des attaques furent également signalées au 6^e mois à Tan'yang (丹陽), Cheju (堤州 ; actuelle ville de Chech'ön 堤川市), au Ch'ungch'öng du Nord, près de la frontière avec le Kangwön, ainsi que les environs de P'yöngch'ang (平昌郡) au Kangwön, et les abords de Yöngju (榮州) au Kyöngsang du Nord (KRS : 135, 5b, 1383.6 ; KRSCY : 32, 1383.6), mais elles ne semblent pas cadrer avec les mouvements de ce groupe, qui à ce stade venait de débarquer au Kyöngsang. Étant donné qu'un groupe de *chae'in* (才人) et *hwach'ök* (禾尺), des populations de parias, s'était déguisé en Japonais pour commettre des pillages dans ces parages avant d'être arrêté par les autorités ce même mois (KRS : 135, 4b-5a, 1383.6 ; KRSCY : 32, 1383.6), la probabilité pour que ces attaques à Tan'yang et Cheju fussent en réalité le fait de ce groupe paraît élevée. Pour cette raison, nous n'en avons pas tenu compte dans notre carte des mouvements du groupe pirate.

¹¹⁸⁴ KRS : 135, 7a.

¹¹⁸⁵ KRSCY : 32, 1383.8.

Figure 29 : Carte des incursions des pirates japonais au Koryŏ, du 6^e au 8^e mois de 1383 (élaboré par l'auteur)



Les autorités coréennes s'inquiétèrent dès 1377 de ces incursions des pirates dans l'intérieur des terres, et débattirent de la réorganisation du système militaire au-delà de la seule défense des côtes¹¹⁸⁶. Notons d'ailleurs qu'une des particularités de la piraterie japonaise durant cette période d'intensification, que nous n'observons ni avant, ni après, concerne la présence de cavaliers au sein des groupes pirates, qui s'apparentaient de plus en plus à de véritables armées¹¹⁸⁷. Ce fut par exemple le cas de la flotte qui attaqua la

¹¹⁸⁶ KRS : 81, 26b-27b.

¹¹⁸⁷ La première mention de la présence de chevaux au sein des groupes pirates date de 1376 (KRSCY : 30, 1376.7), et la dernière de 1388 (KRSCY : 33, 1388.8). Sur ce point, cf. MUN Kilju, 2016 : 77-83.

région de Chinju au 5^e mois de 1379, et qui aurait compté sept cents cavaliers et deux mille fantassins¹¹⁸⁸. En 1378, l'armée coréenne récupéra une centaine de chevaux après avoir infligé une lourde défaite à un groupe pirate dans le district d'Okkwa (玉果縣¹¹⁸⁹) au Chölla¹¹⁹⁰. Toutes les attaques les plus avancées du groupe de 1383, dont les mouvements ont été décrits plus haut, étaient des unités de cavaliers : l'escouade qui avait pénétré dans les district de Koeju (槐州¹¹⁹¹) et Changyŏn (長延¹¹⁹²) comptait 200 cavaliers¹¹⁹³, celle qui avait avancé jusqu'au relais de Pangnim (芳林驛) au Kangwŏn laissa derrière elle 59 chevaux lorsqu'elle fut mise en déroute par l'armée coréenne¹¹⁹⁴. Quand le groupe qui était parvenu au Yanggwang fut attaqué par l'armée du Koryŏ, il abandonna ses chevaux pour se retrancher sur les hauteurs du mont Kyeryong¹¹⁹⁵. L'armée pirate qui pénétra au Chölla en 1388 fut mise en déroute par l'armée coréenne : 58 pirates furent tués, tandis que les autres rembarquèrent sur leurs navires, laissant une soixante de chevaux derrière eux¹¹⁹⁶. Il est ainsi clair que ces chevaux étaient utilisés pour soutenir l'avancée des pirates vers l'intérieur des terres durant cette période, et permettaient semble-t-il de créer des escouades d'éclaireurs qui se déplaçaient au-devant du gros des forces. La provenance de ces chevaux a fait l'objet de débats parmi les historiens. Certains y ont vu la preuve d'une possible participation à la piraterie des populations de l'île Cheju, qui avait été transformée en haras par les Mongols¹¹⁹⁷, mais en réalité, de très nombreuses îles de la côte coréenne remplissaient également cette fonction de pâturages ouverts, aussi n'aurait-il pas été difficile pour les pirates de se procurer des chevaux en arrivant au Koryŏ¹¹⁹⁸. L'exemple de Yu Sil (柳實 ; 1336-?), Commandant en chef des forces du Chölla, l'illustre bien : en 1376, il remporta une victoire sur un groupe pirate et récupéra deux cents chevaux et bœufs volés, qu'il rendit à leurs propriétaires¹¹⁹⁹, une affaire qui montre ainsi qu'au moins une partie des chevaux montés par les pirates avaient été saisis sur place. Il est également envisageable que les pirates aient eux-mêmes transporté jusqu'en

¹¹⁸⁸ KRSCY : 31, 1379. 5.

¹¹⁸⁹ Actuel *myŏn* d'Okkwa (玉果面), *kun* de Koksŏng (谷城郡), prov. Chölla du Sud.

¹¹⁹⁰ KRSCY : 30, 1378.10.

¹¹⁹¹ Actuel *kun* de Koesan (槐山郡), Ch'ungch'ŏng du Nord.

¹¹⁹² À proximité de Koesan.

¹¹⁹³ KRSCY : 32, 1383.8.

¹¹⁹⁴ KRS : 135, 6b, 1383.7.

¹¹⁹⁵ KRSCY : 32, 1383.8.

¹¹⁹⁶ KRSCY : 33, 1388.8.

¹¹⁹⁷ TAKAHASHI Kimiaki, 1987.

¹¹⁹⁸ Yi Young, 1999 : 197.

¹¹⁹⁹ KRSCY : 30, 1376.7.

Corée leurs propres chevaux, facilité par l'accroissement de la taille des navires durant la période d'intensification¹²⁰⁰. Les seigneurs de Tsushima offrirent par ailleurs des chevaux à la cour du Chosŏn au début du xv^e siècle¹²⁰¹, aussi ne fait-il aucun doute que les Japonais possédaient les capacités techniques pour transporter leur propre cavalerie au Koryŏ. Comme le fait remarquer Yi Young, Tsushima était réputée depuis l'Antiquité au Japon pour ses chevaux, qui étaient régulièrement présentés en tribut à la cour impériale¹²⁰².

Une autre particularité de cette période est que les campagnes pirates s'étendirent désormais à la côte orientale de la péninsule. La première flotte à s'aventurer dans cette partie de la Corée remonta la côte directement jusqu'à Wŏnsan (元山), au nord du Kangwŏn, en 1372¹²⁰³. Les pirates s'aventurèrent à nouveau le long de la côte orientale en 1374 et 1379¹²⁰⁴, puis chaque année entre 1381 et 1385¹²⁰⁵. Il est possible que certaines flottes aient prolongé leurs navigations plus loin vers le nord encore, pénétrant alors en territoire jürchen, mais aucune source écrite jürchen de cette époque n'ayant survécu, nous ne pouvons l'affirmer. De façon générale, si cette partie de la Corée n'échappa pas aux pillages, elle semblait moins attrayante pour les flottes pirates, sans doute parce que le Kangwŏn est une région montagneuse et peu peuplée. La plupart des terres fertiles, des grands centres démographiques et économiques, les routes maritimes les plus actives, les principales artères fluviales qui permettaient de s'enfoncer vers l'arrière-pays, etc., se situaient sur les côtes sud et ouest. Enfin, la côte orientale compte peu d'îles pouvant servir d'étapes sûres aux flottes qui longeaient ainsi la façade orientale de la péninsule, contrairement aux eaux archipélagiques de la côte occidentale¹²⁰⁶, une autre raison possible de ce relatif désintérêt.

C'est également durant la période d'intensification qu'eurent lieu les affrontements les plus sanglants entre pirates et troupes coréennes. En 1374, 350 navires pirates assaillirent la garnison de Happ'o (合浦) au Kyŏngsang, dont ils incendièrent les

¹²⁰⁰ Cf. *infra*, p. 309.

¹²⁰¹ Les Sō présentèrent ainsi vingt-deux chevaux à la cour en 1400 (CWS : 1400.4.1 [3] ; 1400.9.1 [1]), et vingt en 1401 (CWS : 1401.1.25 [3] ; 1401.6.28 [2] ; 1401.9.29 [1] ; 1401.6.28 [2]). Les chevaux ne semblent plus faire partie des tributs à la cour coréenne après cette date.

¹²⁰² Yi Young, 1999 : 198-189.

¹²⁰³ KRS : 43, 15a, 1372.4.15. Les pirates attaquèrent le grenier Chinmyŏng (鎮溟倉), qui se trouvait dans la zone, puis continuèrent à piller la côte orientale tout au long du 6^e mois. Cf. KRS : 43, 18b-19a (1372.6.6 ; 1372.6.10 ; 1372.6.26 ; 1372.6.27).

¹²⁰⁴ KRS : 44, 26b-32a (1374.5.20 ; 1374.5.24 ; 1374.5.28 ; 1374.6.10 ; 1374.8.4) ; KRS : 133, 6a-b, 1379.6.

¹²⁰⁵ KRS : 134, 27b, 1381.3 ; 35a, 1382.4 ; 135, 6b-14b (1383.7 ; 1383.9) ; KRSCY : 32, 1384.10+ ; KRS : 135, 40a-45b (1385.6 ; 1385.9).

¹²⁰⁶ Sur l'utilisation des îles par les pirates, cf. *infra*, p. 288.

bâtiments ainsi que les navires de guerre. Quelques cinq mille soldats coréens auraient péri dans les combats¹²⁰⁷. En 1377, une attaque japonaise surprit la flotte de guerre coréenne amarrée dans la passe de Ch'angnyang (窄梁), entre Kanghwa et le continent. Cinquante navires coréens furent incendiés, et plus de mille soldats y laissèrent la vie¹²⁰⁸. Cette attaque n'était toutefois que la première d'une longue série cette année, qui fut l'une des plus meurtrières. Les pirates rencontrèrent si peu de résistance lors de cette campagne que ils s'en seraient eux-mêmes étonnés, nous dit le *Koryōsa* : « il n'y a personne pour nous barrer la route, c'est vraiment une terre agréable¹²⁰⁹ », se seraient-ils exclamés. Tous les combats ne furent toutefois pas à l'avantage des pirates, et les armées coréennes, de mieux en mieux organisées, remportèrent plusieurs victoires retentissantes contre eux. La première fut remportée par le général Ch'oe Yōng en 1376, à la bataille de Hongsan (鴻山), dans l'actuelle province du Ch'ungch'ōng du Sud. Cette année, les pirates remontèrent le fleuve Kūm sur une trentaine de kilomètres jusqu'à Imju¹²¹⁰ (林州), où ils restèrent jusqu'au mois suivant, ravageant les localités bordant le cours d'eau, puis redescendirent vers l'actuelle ville de Iksan¹²¹¹ (益山市). Un détachement de ce groupe, composé de plusieurs centaines d'hommes, lança des raids plus profondément vers l'intérieur des terres, jusqu'à Hongsan, dont ils massacrèrent ou capturèrent les habitants. Ch'oe Yōng fit ainsi route vers le Yanggwang (actuel Ch'ungch'ōng) avec plusieurs autres généraux pour contrer l'escadre pirate, qui s'était retranchée au sommet d'une colline. Ch'oe Yōng, en dépit d'un terrain défavorable, parvint, au prix d'une blessure à la lèvre causée par une flèche, à déloger les pirates, tuant ou capturant la majorité d'entre eux¹²¹². Un an après la bataille, alors que les pirates ravageaient à nouveau le Yanggwang, un enfant qui s'était échappé de leurs rangs rapporta aux généraux coréens que les pirates disaient toujours que « le seul qui soit à craindre est le Commandant Ch'oe aux cheveux blancs. Lorsque par le passé, le Commandant Ch'oe arriva à la bataille de Hongsan, les troupes sous son commandement

¹²⁰⁷ Le KRSCY ne parle que de 50 hommes tués (KRSCY : 29, 1374.4), mais le KRS répète le chiffre de 5000 hommes en deux endroits différents, dans la chronique de règne (KRS : 44, 26a, 1374.4.17) et dans la biographie de Kim Hoeng (KRS : 125, 40b, 金鉉傳), qui commandait alors la garnison de Happ'o et qui fut exécuté pour ce lourd échec. Le chiffre avancé par le KRS semble donc être le bon.

¹²⁰⁸ KRSCY, 30 : 1377.3.

¹²⁰⁹ 無人呵禁, 誠樂土也 (KRSCY : 30, 1377.3).

¹²¹⁰ Actuel canton de Imch'ōn (林川面), district de Puyō (扶餘郡). KRSCY : 30, 1376.6.

¹²¹¹ KRSCY : 30, 1376.7.

¹²¹² KRS : 113, 30b-31a (崔瑩傳) ; KRSCY : 30, 1376.7.

se bousculèrent pour prendre la tête [de l'attaque], et faisant bondir leurs chevaux renversèrent et piétinèrent nos hommes. Il est vraiment à craindre¹²¹³ ». Cette bataille ne fut toutefois pas l'unique occasion où les pirates firent face aux troupes de Ch'oe Yǒng. En 1378, les hordes japonaises se regroupèrent à nouveau à Ch'angnyang, et débarquèrent dans la préfecture de Sǔngch'ǒn, sur le rivage faisant face à Kanghwa, menaçant une nouvelle fois la sûreté de la capitale. Selon la version officielle des faits, les défenses avaient été confiées à Ch'oe Yǒng, secondé par les généraux Yang Paegyǒn et Yi Sǒnggye. Lorsque les pirates apprirent que Ch'oe Yǒng dirigeait en personne l'armée du centre, ils décidèrent de foncer droit sur lui pour tenter de l'abattre et ainsi briser le moral des défenses coréennes. Ch'oe Yǒng, voyant la horde japonaise fondre sur lui, se débanda, mais Yang Paegyǒn et Yi Sǒnggye déclenchèrent une attaque conjointe et défirent les pirates, sauvant ainsi de justesse le pays de la ruine¹²¹⁴. Évidemment, cette version des faits, qui vise à exalter les mérites de Yi Sǒnggye, ne saurait être considérée comme entièrement fiable¹²¹⁵, mais il ne fait en tout cas aucun doute que la capitale coréenne était dans ces années sous menace constante d'une incursion pirate, à tel point d'ailleurs que la cour en vint à débattre du déplacement de la capitale vers l'intérieur des terres dès 1377, projet auquel Ch'oe Yǒng s'opposa¹²¹⁶. La question fut à nouveau débattue à la fin de 1378, après la bataille de Sǔngch'ǒn, mais la cour ne pouvait décidément pas s'éloigner des côtes car cela l'aurait coupée des routes maritimes, indispensables au transport des taxes et à l'approvisionnement de la capitale¹²¹⁷. Alors qu'à l'époque des invasions mongoles, l'espace maritime avait permis à la cour du Koryǒ de résister pendant des décennies, la mer était désormais devenue une source de danger constant.

La bataille qui eut le plus grand retentissement de toute la période fut sans doute celle qui opposa les troupes du général Yi Sǒnggye à la plus grande flotte pirate jamais enregistrée dans les sources, composée de 500 navires si l'on en croit l'histoire officielle¹²¹⁸. Nous l'avons dit en introduction de cette étude : le récit officiel de cette

¹²¹³ 所可畏者, 唯白髮崔萬戶而已。曩日, 鴻山之戰崔萬戶至, 則麾下士卒爭先躍馬, 蹴踏我衆, 甚可畏也 (KRSCY : 30, 1377.3).

¹²¹⁴ KRSCY : 30, 1378.4.

¹²¹⁵ Cf. *supra*, p. 47.

¹²¹⁶ KRSCY : 30, 1377.5.

¹²¹⁷ KRSCY : 30, 1378.11.

¹²¹⁸ KRS : 114, 15a-b (羅世傳). Ce chiffre paraît presque trop élevé pour correspondre à la réalité des faits, d'autant que plusieurs documents du début du Chosǒn, datant d'avant la publication du *Koryǒsa*, avancent des chiffres bien plus bas pour le même groupe. La chronique funéraire de Ch'oe Musǒn (崔茂宣 ; 1325-1395) avance le nombre de trois cents navires (CWS : 1395.4.19 [1]), tandis qu'en 1430, le fonctionnaire

bataille n'a clairement pas été restitué suivant les règles ordinaires de la compilation historiographique, et ne peut être pris pour argent comptant¹²¹⁹. Cependant, l'historicité de la bataille et la participation d'Yi Sönggye ne sauraient être disputés¹²²⁰, et si les détails de l'affaire tels que présentés dans l'histoire officielle sont douteux, le déroulement des événements dans ses grandes lignes peut être retracé.

Au début de l'année 1380, une flotte pirate attaqua la côte sud du Koryŏ¹²²¹, avant de faire voile vers la côte ouest à partir du 5^e mois. Le groupe, qui comptait alors plus d'une centaine de navires, pénétra dans le Kŭm, dont il ravagea les abords jusqu'à Kongju (公州¹²²²). Il redescendit ensuite le fleuve, et opéra semble-t-il la jonction avec un autre groupe. La flotte, dont les effectifs atteignirent alors près de 500 navires, mouilla à Chinp'o (鎭浦), dans l'embouchure du Kŭm. Laisant derrière eux quelques hommes pour défendre les navires, le gros des forces pirates se lança à l'attaque des provinces alentours. Pendant ce temps, la cour organisa ses forces. Au 8^e mois, alors que les pirates étaient ainsi occupés, elle dépêcha une force de cent navires de guerre sous le commandement des généraux Na Se (羅世 ; 1320-1397), Sim Tökpu (沈德符 ; 1328-1401) et Ch'oe

Pak Ansin (朴安臣 ; 1369-1447), adressant une requête au trône pour la construction de navires militaires, parle seulement de cent navires pirates présents à Chinp'o lors de cette bataille (CWS : 1430.4.13 [5]). Nous sommes par conséquent en droit de nous interroger sur la véracité du chiffre avancé dans le *Koryŏsa*. Toutefois, un autre document administratif, le *Kyŏngju hojang sŏnsaeng an* (慶州戶長先生案 ; *Actes des clerks comptables de Kyŏngju*) donne quelques rares et précieuses informations sur les mouvements de la flotte qui sévit au Kyŏngsang en 1379, ainsi que sur celle qui fut anéantie à Chinp'o en 1380. Le *Kyŏngju hojang sŏnsaeng an* est un répertoire recensant les faits et gestes de personnages ayant occupé à travers les générations la fonction de clerc comptable (*hojang* 戶長) de Kyŏngju. Compilé une première fois en 1361, il fut ensuite complété génération après génération jusque durant l'époque du Chosŏn. À l'intérieur de l'ouvrage est inséré un texte relatif à des attaques de pirates japonais en 1379 et 1380, en raison du fait que le nom de Yi Yu (李裕), qui occupait les fonctions de clerc comptable depuis 1377, apparaît dans ce récit. Il semble donc que le texte serve à illustrer les agissements de ce personnage durant les attaques, mais son origine exacte est inconnue. Il a toutefois été rédigé peu de temps après les attaques (YUN Kyŏngjin, 08/2001 : 71-72 ; pour une version annotée de ce manuscrit, voir No Myŏnggho (et al.), 2000 : 346-349). Or, ce manuscrit avance également le nombre de cinq cents navires pour cette flotte, mais aussi pour celle qui ravagea les côtes du Kyŏngsang en 1379. Il est donc probable que ce fût le même groupe qui attaqua le Kyŏngsang en 1379 et Chinp'o l'année suivante, avant d'être éradiqué par les troupes coréennes. Le nombre de cinq cents navires avancé par le *Koryŏsa* est donc confirmé par une autre source indépendante et contemporaine. Évidemment, il s'agit d'un ordre de grandeur, et non d'un décompte précis.

¹²¹⁹ Cf. *supra*, p. 48.

¹²²⁰ L'invasion pirate et la grande victoire à Hwangsan est corroborée par plusieurs sources indépendantes de l'histoire officielle, telles que le *Kyŏngju hojang sŏnsaeng an* (No Myŏnggho et al., 2000 : 346-349) ou le recueil d'écrits du lettré Yi Saek (李穡 ; 1328-1396), qui dut lui-même fuir l'avancée des pirates et mentionne l'affaire dans plusieurs poèmes (pour une synthèse des passages relatifs à cette bataille, cf. Yi Young, 2007 : 206-208 ; 279-280).

¹²²¹ KRSCY : 31, 1380.2 ; 1380.3

¹²²² KRSCY : 31, 1380.5 ; 1380.6 ; 1380.7 ; 1380.8.

Musŏn¹²²³ (崔茂宣 ; 1325-1395). Ce dernier en particulier joua un rôle crucial, puisqu'il fut à l'origine du développement de la poudre noire au Koryŏ. Il avait en effet obtenu le secret de sa recette par l'entremise de marchands chinois quelques années plus tôt, et était parvenu à convaincre le roi U d'instaurer en 1377 le Conseil provisoire des bouches à feu (*hwat'ong togam* 火燭都監¹²²⁴), chargé du développement de canons (*hwat'ong* 火燭¹²²⁵). C'est donc munie de ce nouvel armement que la marine coréenne fondit sur la flotte japonaise encore au mouillage. Déchargeant ses canons sur les navires pirates, qui étaient amarrés entre eux et ne pouvaient manœuvrer, l'armée du Koryŏ parvint à envoyer par le fond la majeure partie (si ce n'est la totalité) des embarcations ennemies¹²²⁶. Les pirates, privés de tout moyen de retraite, s'enfoncèrent alors vers l'intérieur des terres, ravageant tout sur leur passage. « Les corps sans vie se touchaient les uns les autres¹²²⁷ », rapporte le *Koryŏsa*. Leur cavalcade dura ainsi environ un mois, jusqu'à ce que les troupes gouvernementales du Koryŏ, menées par Yi Sŏnggye, les affrontent à Hwangsan (荒山), près de Unbong (雲峯), au Chŏlla, leur infligeant une lourde défaite¹²²⁸. Selon l'histoire officielle, les troupes japonaises étaient commandées par un jeune général, qui ne devait pas avoir plus de quinze ou seize ans, et qui fit preuve d'un si grand courage sur le champ de bataille que les troupes coréennes le surnommèrent « Agibaldo » (阿只拔都), l'« enfant-guerrier invincible¹²²⁹ ». Monté sur un cheval blanc et

¹²²³ KRSCY : 31, 1380.8.

¹²²⁴ KRS : 77, 39a (百官志).

¹²²⁵ Yi Pyŏnghŭi, 2012 : 50 ; Yi Young, 2016 : 60-61.

¹²²⁶ KRSCY : 31, 1380.8.

¹²²⁷ 僵尸相接 (KRS : 126, 35a, 邊安烈傳).

¹²²⁸ KRS : 126, 33a-38a (邊安烈傳). Pour une traduction en français du déroulement de la bataille telle que rapportée dans l'histoire officielle, voir PELADAN, Damien, 2011 : 155-160. Pour une étude détaillée du déroulement de la bataille et des événements qui l'entourent, cf. Yi Young, 2007 : 133-357.

¹²²⁹ Certains historiens transcrivent ce nom en « Ajibaldo », mais il s'agit à notre sens d'une erreur. Le caractère 只 se prononce certes plus fréquemment *chi* 지 que *ki* 기 en coréen contemporain, mais il semble qu'au Moyen Âge, la prononciation *ki* était au contraire plus courante. Le caractère fut par exemple utilisé dans le *Haedong chegukki* pour transcrire le toponyme de Minsaki (水崎) à Tsushima, noté « *Minsagi* » 敏沙只 (cf. SIN SUKCHU, TANAKA Takeo (trad.), 1991 : 218-219). Par ailleurs, le nom de ce jeune général japonais est orthographié « Agibaldo » 阿其拔都 dans les *Annales de T'aejo* (CWS : « préface des Annales de T'aejo » 總序 [66]), employant donc le caractère *ki* 其, pour lequel la prononciation *chi* n'existe pas. Il est donc clair que la transcription correcte est « Agibaldo », et non « Ajibaldo ». Ce nom est composé de deux mots, le premier, *agi* 阿只 signifiant « bébé » ou « enfant » (cf. KRS : 132, 18b-19a, 辛屯傳 : « *Agi* dans notre langue désigne un jeune enfant » 阿只方言, 小兒之稱). En ce qui concerne le mot « paldo » 拔都, il s'agit d'une sinisation courante du mot *baghatur* (ou *batur*), à l'origine un titre honorifique turco-mongol désignant un « guerrier valeureux » ou « guerrier invincible » (DARDESS, John W., 1994 : 567 ; TANAKA Takeo, 1997 : 6). Il était également couramment employé par les jürchens (voir par exemple CWS : « préface des Annales de Sejo » 總序 [15]), qui composaient une part des effectifs de l'armée de Yi Sŏnggye. L'un de ses principaux

arborant casque et armure, Agibaldo maniait la pique avec une habileté telle que les soldats coréens ne parvenaient pas à l’approcher, jusqu’à ce qu’une flèche décochée par Yi Sönggye fasse tomber son casque et permettent aux Coréens de l’abattre. Toujours selon l’histoire officielle, la mort d’Agibaldo créa un vent de panique dans les rangs des pirates encore en vie, qui abandonnèrent le champ de bataille pour fuir dans les montagnes, cédant la victoire à l’illustre général coréen¹²³⁰. Agibaldo est l’un des rares chefs pirates mentionnés dans les sources du XIV^e siècle, mais son historicité nous paraît douteuse. Nous l’avons dit, cette version officielle des faits n’a pas été rédigée dans le respect des règles historiographiques habituelles, et vise avant tout à exalter les mérites de Yi Sönggye. Dans ce contexte, le personnage d’Agibaldo apparaît surtout comme un faire-valoir pour le fondateur du Chosŏn¹²³¹. Quoiqu’il en soit, les derniers survivants japonais allèrent trouver refuge sur le mont Chiri (智異山), où ils restèrent une année complète avant d’être totalement anéantis¹²³². Un petit groupe parvint à rejoindre la mer et à prendre le large sur une petite embarcation, mais fut finalement rattrapé et massacré par les troupes coréennes¹²³³.

généraux, Yi Turan (李豆蘭 ; ?- ?), présents à la bataille de Hwangsan, était lui-même jürchen (KRS : 106, 22a-24a, 李豆蘭傳).

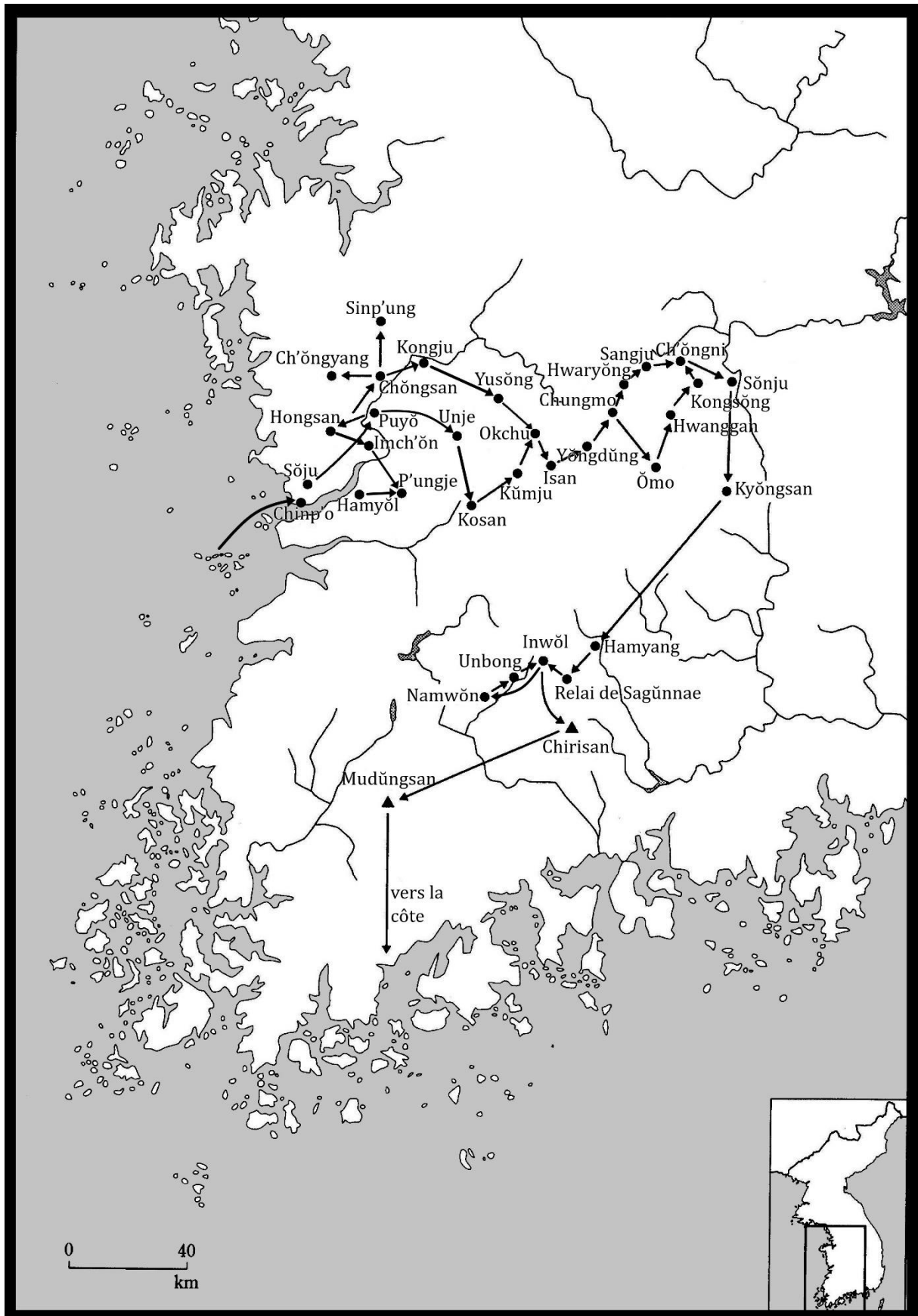
¹²³⁰ KRS : 126, 36b-38a (邊安烈傳).

¹²³¹ Outre dans le récit de la bataille lui-même, cela transparaît également dans les paroles qui sont prêtées à Agibaldo avant la bataille, paroles qui auraient été rapportées par un captif coréen libéré des pirates : « Agibaldo observa la disposition bien ordonnée des troupes de T’aejo et dit ainsi à sa horde : “regardez cette armée, elle n’est pas comparable à celles des divers généraux [que nous avons combattus] auparavant. Que chacun d’entre vous agisse avec prudence lors des événements de ce jour” » 阿只拔都望見太祖置陳整齊, 謂其衆曰, ‘觀此兵勢, 殊非往日諸將之比. 今日之事, 爾輩宜各慎之.’ (KRSCY : 31, 1380.9).

¹²³² KRS : 134, 31a-b, 1381.9.

¹²³³ KRSCY : 31, 1381.4.

Figure 30 : Carte des déplacements du groupe pirate de 1380 (d'après Yi Young, 2007 : 203)



Ainsi fut réduite à néant la plus grande flotte pirate jamais débarquée au Koryŏ. Si les attaques pirates perdurèrent au-delà de 1380, certains historiographes du début du Chosŏn y virent un tournant majeur de la lutte contre les pirates¹²³⁴. Il est clair que le développement des armes à feu fournit un avantage certain à la marine coréenne, et lui permit d'ailleurs de remporter une nouvelle victoire retentissante en 1383, à la bataille de Kwan'ŭmp'o (觀音浦), près de l'île de Namhae (南海) au Kyŏngsang. Cette année, une flotte japonaise de quelques cent vingt grands navires approcha des côtes méridionales de la péninsule. La flotte coréenne fut confiée au commandement du général Chŏng Chi (鄭地 ; 1347-1391), qui avait déjà affronté les pirates en plusieurs occasions¹²³⁵. À la tête de quarante-sept navires de guerre, Chŏng Chi s'en fut à la rencontre de l'ennemi. Faisant usage de ses nouvelles armes, il parvint à incendier dix-sept navires japonais, infligeant de très lourdes pertes à l'ennemi qui dût battre en retraite¹²³⁶. Le général aurait alors déclaré à ses aides de camp : « j'ai par le passé fait couler la sueur de mon cheval et détruit de nombreux pirates, mais jamais cela ne fut aussi aisé qu'aujourd'hui »¹²³⁷. La bataille de Kwan'ŭmp'o marqua sans nul doute le moment où le Koryŏ entama reprise en main de ses propres eaux territoriales et où ses efforts de reconstruction de la marine militaire commencèrent à payer¹²³⁸. Enfin, une dernière bataille qui semble avoir marqué la période opposa une autre troupe pirate aux hommes de Yi Sŏnggye en 1385, cette fois-ci à Hamju (咸州¹²³⁹). Comme toujours, le récit d'évènements impliquant Yi Sŏnggye dans l'histoire officielle n'est pas des plus fiables, mais si l'on en croit celui-ci, 150 navires pirates avaient remonté la côte orientale de la péninsule jusqu'à Hamju. Yi Sŏnggye arriva sur place avec son armée et écrasa les forces japonaises, qui furent toutes tuées ou

¹²³⁴ C'est par exemple l'avis du rédacteur de la chronique funéraire de Sim Tŏkpu (沈德符 ; 1328-1401), un des généraux qui attaquèrent la flotte pirate au mouillage : « En l'an *kyŏng-sin* [1380], les pirates japonais pillèrent les territoires du sud, leurs forces étaient extrêmement puissantes. [Sim] Tŏkpu dirigea quarante navires de guerre et alla les pacifier, et les pillards ne proliférèrent plus de nouveau. » 庚申, 倭寇我南鄙, 其勢甚張。德符將樓船四十艘往討之, 寇不復跳梁 (CWS : 1401.1.14 [1]).

¹²³⁵ Il avait notamment capturé quatre navires pirates autour de l'archipel des Kunsan en 1382 (KRS : 113, 57b, 鄭地傳).

¹²³⁶ Il est possible que le groupe qui débarqua au Kyŏngsang au 6^e mois de 1383 (dont nous avons décrit les mouvements plus haut) soit le même groupe que celui qui fut défait à Kwan'ŭmp'o, compte tenu de la proximité géographique et chronologique entre ces deux évènements.

¹²³⁷ 吾嘗汗馬, 破賊多矣, 未有如今日之快也 (KRS : 113, 57b-58a, 鄭地傳).

¹²³⁸ Sur la reconstruction de la marine de guerre à la fin du Koryŏ, voir par exemple Yi Young, 09/2016. Le Chosŏn poursuivit par la suite la politique de développement de la marine, comme nous l'expliquerons plus bas. Cf. *infra*, « III.2.C.3 Rivaliser sur mer avec les pirates : l'expérimentation navale au Chosŏn ».

¹²³⁹ Près de l'actuelle ville d'Hamhŭng (咸興市), au Hamgyŏng du Sud.

capturées¹²⁴⁰. Il est probable que l'issue de la bataille soit quelque peu exagérée, mais notons cependant que l'année suivant cette victoire, aucune attaque pirate ne fut recensée au Koryō, une première depuis 1368¹²⁴¹. L'année 1387 fut également relativement calme en comparaison du début des années 1380, quoiqu'une flotte attaqua Kanghwa au tout début de l'année¹²⁴², tandis qu'une seconde lança une série d'attaques contre la côte du Ch'ungch'ōng et autour de l'embouchure du Kūm¹²⁴³. Le fleuve et ses abords furent à nouveau la cible d'attaques en 1388¹²⁴⁴, mais ce fut la dernière fois qu'une flotte japonaise parvint à le remonter impunément.

Le pic d'intensité de la piraterie était désormais passé. La société japonaise était en voie de pacification¹²⁴⁵, et les autorités coréennes reconstruisaient peu à peu leurs défenses maritimes, de sorte qu'à partir de 1389, l'activité pirate connut une rapide diminution dans les eaux de la péninsule¹²⁴⁶. En revanche, elle commença à réapparaître sur les rivages chinois. Elle entraîna ainsi dans un nouveau chapitre de son histoire, que nous aborderons dans la partie suivante de cette étude. Pour l'heure, analysons donc le fonctionnement et l'organisation des campagnes pirates durant la seconde moitié du XIV^e siècle.

II.1.B. Le fonctionnement ordinaire de la piraterie japonaise

À présent que le lecteur possède une vue d'ensemble des grands développements historiques de la piraterie japonaise entre 1350 et 1388, intéressons-nous donc au déroulement des campagnes pirates. Jamais de mémoire d'homme des navires japonais n'avaient navigué aussi loin des côtes de l'archipel nippon, et certainement jamais avec une telle fréquence. Comment s'organisaient leurs navigations ? Quelles routes les pirates

¹²⁴⁰ KRSCY : 32, 1385.9.

¹²⁴¹ Nous supposons que la répression de la piraterie par les autorités féodales japonaises fut également l'un des facteurs expliquant cette interruption de la piraterie. Cf. *infra*, « II.2.D.2 Les Shōni et leurs vassaux, les Sō de Tsushima ».

¹²⁴² KRS : 136, 12b, 1387.1.

¹²⁴³ KRS : 136, 29a-b, 1387.10 ; 29b, 1387.11 ; 31b, 1387.12.

¹²⁴⁴ KRS : 137, 12a, 1388.5 ; KRS : 137, 25a, 1388.6 ; KRS : 137, 30a-b, 1388.7 ; KRSCY : 33, 1388.8.

¹²⁴⁵ Cf. *infra*, « III.2.A. Une paix précaire dans l'archipel japonais ».

¹²⁴⁶ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 35.

suivaient-ils ? Quelles navires employaient-ils et comment leurs capacités nautiques évoluèrent-elles dans le temps ? Quelles tactiques employaient-ils, quelles cibles privilégiaient-ils ? Autant de questionnements auxquels nous allons tenter d'apporter quelques éléments de réponse ici.

II.1.B.1 Combien de flottes ?

Une première question qui vient à l'esprit lorsque l'on observe dans le détail l'activité pirate concerne le nombre de flottes actives durant cette période. Le nombre d'attaques répertoriées dans les sources (plus de 306¹²⁴⁷) et l'ampleur des dégâts infligés aux sociétés chinoise et surtout coréenne pourraient donner l'impression d'un pullulement des groupes pirates partout en mer de Chine orientale, et même au-delà, en direction de la côte orientale de la péninsule coréenne d'une part et, dans une moindre mesure, du Guangdong d'autre part. Alors qu'en était-il donc ? Combien de groupes différents furent actifs durant ces quelques décennies ?

Pour tenter d'apporter une réponse à cette problématique, un premier point à aborder concerne la supposée homogénéité de la piraterie japonaise. Les historiens ont en effet tendance à ranger tous les faits de piraterie, ou tout ce qui est nommé comme tel dans les sources, sous l'étiquette très floue de « *waegu/wakō/wokou* » (倭寇). Pourtant, Tamura Hiroyuki a dressé un constat fort pertinent en ce qui concerne la situation de la première moitié du xv^e siècle, à une époque où les sources sont suffisamment étoffées pour offrir une perspective sur le fonctionnement général de la piraterie¹²⁴⁸. Il remarque en effet que les côtes coréennes étaient à cette époque fréquentées par deux grands types de piraterie. La première était une piraterie à grande échelle, organisée et planifiée, placée sous la coupe de potentats locaux (*gōzoku* 豪族) de Tsushima, d'Iki et du nord de Kyūshū, c'est-à-dire des grands chefs pirates tels que les Sōda (早田氏¹²⁴⁹), des pouvoirs qui possédaient un fort ancrage territorial sur une île ou une portion de la côte du nord-ouest de Kyūshū. Cette piraterie était capable de rassembler de larges effectifs et son rayon

¹²⁴⁷ D'après les statistiques de Tamura Hiroyuki (TAMURA Hiroyuki, 1967 : 36-37) et Tanaka Takeo (TANAKA Takeo, 1982 : 200-203).

¹²⁴⁸ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 98-99.

¹²⁴⁹ Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

d'action s'étendait à l'ensemble des côtes coréennes ainsi que sur les rivages de la Chine. Ces flottes étaient composées dans le but exprès de mener de grandes razzias sur le continent¹²⁵⁰, et s'engageaient dans des campagnes qui duraient souvent plusieurs mois.

La seconde était une petite piraterie de circonstance, dont l'activité était concentrée sur la côte sud de la Corée, regroupant généralement un ou deux navires, rarement plus de trois, et qui était le fait de populations pauvres issues des zones du Japon proches de la Corée et agissant en rupture de ban — ou du moins sans le soutien apparent d'un quelconque pouvoir politique — et dont la prédation n'était probablement pas l'activité principale. Il s'agissait en effet principalement de pêcheurs, transporteurs ou contrebandiers, qui s'adonnaient de façon opportuniste à la piraterie¹²⁵¹. Sans doute un des documents illustrant le mieux le fonctionnement de cette petite piraterie est le témoignage d'un Chinois du nom de Ni Guanyinbao (倪觀音保 ; ?-?), capturé par une grande flotte pirate et emmené de force au Japon. Il profita en 1417 du voyage d'un marchand japonais au Chosŏn pour s'enfuir à Chinju (晋州 ; prov. Kyŏngsang du Sud). Interrogé par les autorités coréennes, il décrivit ainsi les activités de ces caboteurs japonais :

一船載魚鹽, 一船唐木綿換租與米。[...] 彼倭等皆藏兵器, 若到無船之地, 則侵奪; 有兵器處, 則乞爲興利¹²⁵²

« Un navire transporte du poisson et du sel, un navire transporte du coton chinois, qu'ils échangent contre du riz. [...] Ces Japonais transportent tous des armes. S'ils arrivent à un endroit où il n'y a pas de navire [militaire], ils l'assailent. Dans les lieux où se trouvent des soldats, ils clament être des marchands. »

On perçoit ainsi le caractère polyvalent de ces pêcheurs et caboteurs, qui n'étaient pas pirates de profession, si l'on peut dire, mais qui commettaient volontiers des larcins

¹²⁵⁰ Comme l'écrit Pascal Arnaud, « l'action de flottes de pirates entières sous commandement unique ne se comprend réellement que dans le but de la razzia, qui mobilise des effectifs conséquents » (ARNAUD, Pascal, 2016 : 52).

¹²⁵¹ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 88-99.

¹²⁵² CWS : 1417.5+.9 [5].

si l'occasion se présentait. Ces petits caboteurs qui fréquentaient la côte sud de la Corée étaient souvent dénommés dans les sources du Chosŏn *hŭngniwaesŏn* (興利倭船 ; litt. « navire japonais recherchant le profit »), et venaient pour une large part de Tsushima ou des îles alentour¹²⁵³. Le lettré coréen Song Hŭigyŏng décrivit lui aussi cette piraterie de circonstance dans un de ses poèmes, composé lors de son passage à Tsushima en 1420 : « L'enfant agitant une rame écourtée disperse la crête des vagues ; le père s'empare des nasses qu'il pose et relève à la hâte ; à l'intérieur une vieille femme cuisine et porte également un enfant ; un même bateau pour s'adonner à la pêche et à la piraterie¹²⁵⁴ ». Ces populations maritimes nomades, qui menaient une existence frugale sur leurs navires qui leur servaient également de demeure familiale, étaient semble-t-il omniprésentes dans les eaux de la mer Intérieure japonaise et du pourtour de Kyūshū du Moyen Âge au début de l'époque moderne¹²⁵⁵. Il semble que nombre des faits de piraterie sur les côtes coréennes aux XV^e et XVI^e siècles étaient dus à de tels groupes¹²⁵⁶. Leurs navires étaient généralement de très petite taille (dix personnes ou moins) en comparaison de ceux employés au sein des grandes flottes¹²⁵⁷, suggérant une différence fondamentale en termes de pouvoir économique.

Si Tamura se refuse à étendre son cadre d'analyse au XIV^e siècle¹²⁵⁸, il nous semble au contraire que cette distinction entre les deux types de piraterie était déjà pertinente à la fin du Koryŏ. Ne constitue-t-elle pas la différence fondamentale entre la piraterie japonaise observée au XIII^e siècle¹²⁵⁹ et celle qui fait son apparition en 1350 ? Le problème, comme souvent, est que les sources de l'époque du Koryŏ étant bien moins étoffées que celles du Chosŏn, il est bien difficile de distinguer ces deux types sur la seule base des mentions de pillages. Il va sans dire que la vaste majorité des attaques recensées dans les eaux coréennes et chinoises entre 1350 et 1388 étaient le fait de grandes flottes

¹²⁵³ Cf. *infra*, p. 628.

¹²⁵⁴ NIH : 2^e mois, 17^e jour, « navire de pêche » (漁舟) : 子搖短棹逐波頭、父執疎筌急放収、中有炊爨兼抱子、捕魚行賊一扁舟。

¹²⁵⁵ SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 142.

¹²⁵⁶ Sur ce point, voir par exemple TAKAHASHI Kimiaki, 1992 : 171-176.

¹²⁵⁷ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 89. En ce qui concerne les navires employés par les pirates au XV^e siècle, cf. *infra*, « III.3.B.2 Les progrès de la construction navale japonaise ».

¹²⁵⁸ Selon Tamura Hiroyuki, les causes de la piraterie japonaise au XIV^e siècle doivent avant tout être recherchées dans la situation politique, sociale et militaire du Koryŏ davantage que dans le fonctionnement de la société japonaise (TAMURA Hiroyuki, 1967 : 98-99), une position que nous ne partageons pas, la piraterie du XIV^e siècle étant en effet fortement ancrée dans le contexte intérieur japonais, comme nous l'expliquerons au chapitre suivant.

¹²⁵⁹ Cf. *supra*, « I.4.B.2 Les premiers débordements sur la côte coréenne ».

organisées, probablement sous commandement unique, ou du moins sous celui de plusieurs chefs emblématiques s'accordant pour opérer ensemble. Ces chefs sont rarement mentionnés dans les sources chinoises et coréennes, mais quelques rares exemples nous sont connus : nous avons déjà évoqué plus haut le cas de Tō Tsunemitsu et Agibaldo (quoique l'historicité du second soit discutable). Citons également le « Commandant de Hakata » (*P'aegadae manho* 霸家臺萬戶), qui en 1377 dirigeait une troupe sur la côte du Kyōngsang¹²⁶⁰. Le statut de ces chefs pirates au sein de la société japonaise est inconnu, mais ils occupaient probablement une position comparable à celle des chefs pirates du début du Chosŏn tels que Sōda Saemontarō¹²⁶¹. L'existence des grandes flottes organisées n'est en tout cas pas un mystère pour le XIV^e siècle. Celles-ci conduisaient généralement des séries d'attaques le long de la côte, qu'il est généralement possible de suivre pour en retracer les mouvements. Rarement se contentaient-elles de frapper une seule fois avant de se retirer au Japon¹²⁶².

Pour autant, ces grandes flottes étaient-elles les seules à croiser dans les eaux coréennes ? À y regarder de plus près, les sources mentionnent çà et là des captures de navires japonais sur les côtes du Chōlla et du Kyōngsang, qui ne cadrent pas avec les mouvements d'une grande flotte. Citons quelques exemples : les autorités du Kyōngsang capturèrent huit Japonais au 9^e mois de 1353¹²⁶³, puis dix autres le mois suivant¹²⁶⁴. Au 11^e mois de 1354, l'Envoyé Lieutenant-général du Chōlla envoya à la cour les oreilles de Japonais tués¹²⁶⁵. Encore au premier mois de 1376, un navire japonais fut capturé dans les eaux du Chōlla¹²⁶⁶. Or, aucune grande flotte ne semblait être active dans la zone au moment de chacune de ces captures. Ces cas suggèrent donc que des navires japonais croisaient dans les eaux du sud de la Corée, indépendamment des grandes flottes

¹²⁶⁰ KRS : 116, 20a (朴葦傳). Nous reviendrons sur ce personnage au chapitre suivant. Cf. *infra*, p. 355.

¹²⁶¹ Saemontarō occupait toutefois une position politique de premier plan au sein de la société de Tsushima en raison de ses activités diplomatiques et commerciales avec le Chosŏn, aussi représente-t-il un cas un peu particulier (cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate »). On peut en effet douter que les chefs pirates du XIV^e siècle aient joui du même degré d'autorité et d'influence au Japon.

¹²⁶² Quelques exceptions notables existent. Ainsi en 1354, une flotte pirate s'empara au 4^e mois de 40 navires transportant les taxes du Chōlla (KRS : 38, 21b, 1354.4.14), mais cette première attaque ne fut suivie d'aucune autre. Compte tenu de l'ampleur de la capture, il semble que la flotte, satisfaite de sa prise, quitta ensuite les côtes coréennes, aucune autre attaque n'étant signalée pour l'année. Cela dit, de tels cas étaient rares car les grandes flottes s'attardaient souvent plusieurs semaines, voire plusieurs mois sur les côtes coréennes ou chinoises, et frappaient la côte à de multiples reprises.

¹²⁶³ KRS : 38, 19a, 1353.9.9.

¹²⁶⁴ KRS : 38, 19b, 1353.10.14.

¹²⁶⁵ KRS : 38, 33b, 1354.11.18.

¹²⁶⁶ KRSCY : 30, 1376.1.

organisées. Nous serions bien en peine de déterminer, sur la seule base des courtes entrées contenues dans le *Koryŏsa*, si ces navires capturés étaient effectivement des pirates ou bien s'il s'agissait de pêcheurs ou contrebandiers pacifiques¹²⁶⁷, mais dans la mesure où la situation du xv^e siècle peut être extrapolée au xiv^e, la distinction entre pêcheur et pirate n'était de toute manière pas toujours pertinente, les premiers se convertissant volontiers en second si l'occasion se présentait¹²⁶⁸. Notons également que des attaques localisées furent parfois perpétrées sur le rivage sud de la Corée, mais ne cadraient pas non plus avec les mouvements d'une grande flotte. Le meilleur exemple n'est pas contenu dans l'histoire officielle, mais provient d'une épigraphe sur un gong excavé sur les vestiges du monastère Kam'ŭn (感恩寺), sur la côte du Kyŏngsang près de Kyŏngju. Selon cette inscription, le gong fut confectionné en remplacement d'un autre, plus ancien, qui avait été dérobé par des pirates au 4^e mois de 1351¹²⁶⁹. Or, la grande flotte active cette année n'apparaît dans les sources qu'au 8^e mois, et se porta directement dans le golfe du Kyŏnggi¹²⁷⁰, soit dans la direction opposée du Kam'ŭnsa par rapport à Tsushima. En d'autres termes, cette attaque contre le monastère fut sans doute le fait d'un petit groupe agissant de façon indépendante, similaire aux groupes recensés dans les eaux coréennes proches du Japon aux xiii^e et xv^e siècles. Ainsi, dans la mesure où l'on peut extrapoler à partir de ces quelques données éparses, il semble que la distinction tracée par Tamura entre les deux types de piraterie au xv^e siècle soit également valable pour le second xiv^e siècle. Autrement dit, il semble qu'il existait, en parallèle des grandes flottes

¹²⁶⁷ Notons que s'il est possible qu'une forme de contrebande ait pu exister dans le détroit de Corée durant la première moitié du xiv^e siècle (cf. *supra*, « I.3.B.1 Des échanges restreints »), l'activité de la grande piraterie durant la seconde moitié du xiv^e siècle causa de tels dommages économiques sur les côtes coréennes, qui furent largement vidées de leur population (cf. *infra*, « II.3.B.2 L'évacuation des îles au Koryŏ »), que l'on peut douter de l'existence continue de cette contrebande, surtout durant le pic d'intensité de la piraterie.

¹²⁶⁸ Nous citons en conclusion de cette thèse quelques affaires de pêcheurs japonais ayant commis des larcins au Chosŏn au xv^e siècle. Cf. *infra*, p. 769.

¹²⁶⁹ Notons qu'il existe un débat quant à lecture de l'un des caractères de l'épigraphe : pour certains il est écrit que le gong fut emporté par des « pirates » (*haejŏk* 海賊), tandis que d'autres lisent « pirates japonais » (*waejŏk* 倭賊), opinion majoritaire. Nous n'avons pu examiner en personne l'objet pour nous faire une idée, mais sur la base des photographies disponibles, il nous semble en effet que la lecture *waejŏk* est la bonne. Nous reproduisons en annexe ces photographies, ainsi qu'une transcription et traduction de l'épigraphe, rédigé en *idu*, pour que le lecteur puisse juger par lui-même (cf. *infra*, Annexe 1 : Le gong du Kam'ŭnsa). Cela étant, nous avons noté dans la première partie de cette étude que la piraterie semblait être bien peu présente sur les côtes du Koryŏ, outre les pirateries jürchen au xi^e siècle et japonaise à partir du xiii^e siècle (cf. *supra*, « I.4.A.3 La piraterie absente des côtes du Koryŏ ? »), aussi est-il probable, dans l'hypothèse où la lecture *haejŏk* soit correcte, qu'il s'agisse malgré tout de pirates issus de l'archipel japonais.

¹²⁷⁰ KRS : 38, 7a, 1352.3.9.

organisées, des groupes de faible ampleur, comptant tout au plus quelques navires, et qui agissaient indépendamment de ces grandes flottes, dans un rayon proche du Japon¹²⁷¹.

Cette distinction est à notre sens essentielle lorsque l'on tente de recenser le nombre de groupes actifs au XIV^e siècle. Parle-t-on des grandes flottes organisées, ou bien de la petite piraterie de circonstance, ou bien des deux ? Dans notre cas, l'objectif étant de recenser le nombre de grandes flottes organisées, qui caractérisent la période étudiée ici, il est nécessaire, dans la mesure du possible, d'écarter des données statistiques les affaires imputables à des petits groupes indépendants. Évidemment, il n'est pas toujours possible de faire la distinction entre les deux, mais de façon générale, lorsqu'un ou quelques navires sont capturés au Chōlla ou au Kyōngsang alors qu'aucune grande flotte n'est présente dans la zone, ou qu'une attaque isolée est également rapportée dans cette zone, nous l'attribuons à un de ces petits groupes opportunistes¹²⁷².

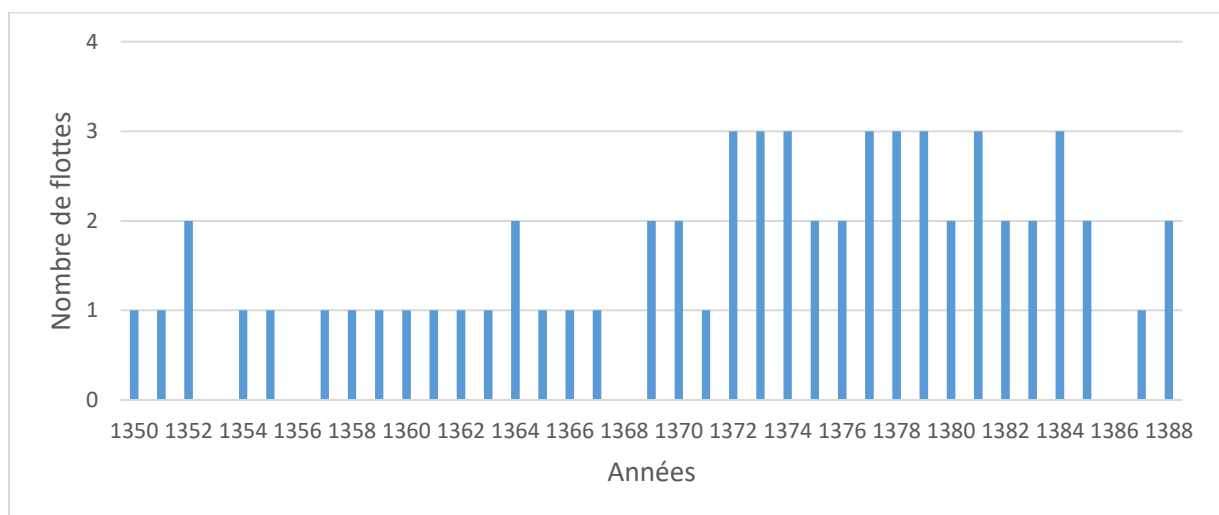
Une fois que les affaires potentiellement dues à ces groupes isolés sont écartées, la question est de savoir comment comptabiliser les flottes organisées. Il est possible que certaines flottes aient lancé plusieurs campagnes les unes à la suite des autres au cours d'une même année, mais les textes ne permettent généralement pas d'établir clairement que deux campagnes étaient le fait d'une même flotte. Il est par ailleurs avéré pour

¹²⁷¹ L'existence de ces deux types de piraterie est confirmée par le mémoire du fonctionnaire du Koryō Sōl Changsu (櫻長壽 ; 1341-1399), que nous citons plus bas (cf. *infra*, p. 319).

¹²⁷² Notre recensement se démarque de celui de Yi Young par plusieurs aspects. Tout d'abord, Yi Young ne distingue pas entre les deux types de piraterie susmentionnés, et comptabilise les attaques ou captures isolées comme signalant la présence d'un groupe pirate. Par ailleurs, nous avons regroupé en une seule et même campagne certaines attaques que Yi Young imputait à des groupes différents. Ces choix reposent entre autres éléments sur la prise en compte des sources chinoises, peu exploitées par Yi Young qui s'est avant tout concentré sur les sources coréennes. Les sources chinoises montrent que certaines affaires survenues sur les côtes coréennes à plusieurs mois d'intervalle seraient en réalité le fait d'une même flotte qui s'était rendue en Chine entre temps. Notons au passage que nous avons systématiquement répertoriées les attaques dans le Sud de la Chine comme étant le fait de groupes distincts de ceux qui sévissaient au Koryō, pour des raisons que nous détaillerons plus bas lorsque nous aborderons la question des routes suivies par les pirates (cf. *infra*, « II.1.B.2 Les routes de la piraterie »). Nous proposons également une lecture différente de Yi Young dans le cas de certains groupes pirates dont l'activité reste concentrée sur le rivage coréen. Ainsi, si l'on prend l'exemple de l'année 1352, Yi Young dénombre sept groupes différents (Yi Young, 1999 : 254), alors que nous en dénombrons quatre. La différence semble tenir au fait qu'il recense toutes les captures de navires japonais du 7^e mois comme faisant partie de groupes distincts, tandis que nous les rattachons aux mouvements de la flotte sévissant le long de la côte du Chōlla depuis la fin du 6^e mois. Ces captures correspondent en effet à la zone où celle-ci était active, et il ne nous semble pas justifié de les considérer indépendamment de la flotte. Par ailleurs, Yi Young semble estimer que la flotte qui est active dans la région de la capitale jusqu'au 3^e mois et celle qui est active au Chōlla à partir du 6^e mois de 1352 sont deux groupes différents, mais certains passages du KRS attestent du fait que la flotte était encore présente dans le golfe du Kyōnggi au 5^e mois (KRS : 82, 3, 兵志, 宿衛 ; 1352.5).

certaines années que plusieurs flottes distinctes étaient actives en même temps¹²⁷³. Par conséquent, recenser le nombre de flottes simultanément actives pour une année donnée nous semble être le moyen le plus fiable d'estimer le nombre de groupes constitués — ou d'organisations pirates, pourrait-on dire — pour une année ou une période donnée. La probabilité pour que les campagnes des grandes flottes, qui comme nous l'expliquons plus bas étaient généralement menées entre le printemps et l'automne et duraient souvent plusieurs mois, se soient déroulées à la même période de l'année est en effet élevée. La Figure 31 recense ainsi le nombre de flottes simultanément actives année par année pour la période 1350-1388.

Figure 31 : Nombre de flottes pirates simultanément actives année par année, 1350-1388



¹²⁷³ Le meilleur exemple est un passage du *Koryōsa* daté de 1377 : « Le Maréchal de camp du Kyōngsang U In'yōl envoya un rapport [à la cour] : « les pirates arrivent depuis Tsushima, recouvrant la mer, leurs mâts et voiles s'étendent à perte de vue. J'ai déjà dépêché des troupes se répartir sur les points stratégiques, mais les forces des pirates sont largement déployées. Les postes de défense sont nombreux, et si l'on y répartit les soldats de la province, les garnisons se trouveront très affaiblies et isolées. Nous demandons l'envoi d'un maréchal de camp en renfort. » À cette époque, les pirates de Kanghwa menaçaient les environs de la capitale, et l'on défendait [la zone] sans répit. Bien qu'ayant reçu ce rapport, il n'y a rien que l'on pouvait faire. » 慶尙道元帥禹仁烈報, “倭賊自對馬島蔽海而來, 帆檣相望. 已遣兵, 分守要衝, 然賊勢方張, 防戍處多, 以一道兵分軍而守, 勢甚孤弱. 請遣助戰元帥, 以備要害.” 時, 江華之賊逼近京都, 國家備禦不暇, 又得此報, 罔知所爲 (KRSCY : 30, 1377.3). Ainsi, au moment où cette flotte arriva de Tsushima au Kyōngsang, une autre était déjà active dans le golfe du Kyōnggi, un fait qui se vérifie également à travers la séquence des attaques au Koryō cette année. Nous référons également le lecteur à la carte des campagnes pirates de 1374, qui montrent clairement que trois flottes distinctes étaient actives en Chine et au Koryō cette année. Cf. *infra*, p. 300.

Ce graphique suggère ainsi fortement qu’une seule grande flotte était active pour la majeure partie de la première période de la piraterie japonaise, entre 1350 et 1368¹²⁷⁴. Sans doute s’agissait-il du même groupe qui menait d’année en année des campagnes saisonnières de razzia au Koryŏ et dans le Nord de la Chine. Mais en 1369 apparut une nouvelle flotte dans le Sud de la Chine, et à partir de 1372, le nombre de flottes actives au Koryŏ se multiplia également, de sorte qu’il devint courant de constater l’activité simultanée de deux ou trois grandes flottes pirates en mer de Chine orientale. Ces données suggèrent ainsi que, si l’intensification de la piraterie fut en partie le résultat de l’accroissement de la taille des flottes¹²⁷⁵, qui atteignirent des proportions faramineuses durant les années 1370, elle est aussi — et peut-être avant tout — le résultat de la constitution de nouveaux groupes, qui se lancèrent eux aussi à l’aventure.

II.1.B.2 Les routes de la piraterie

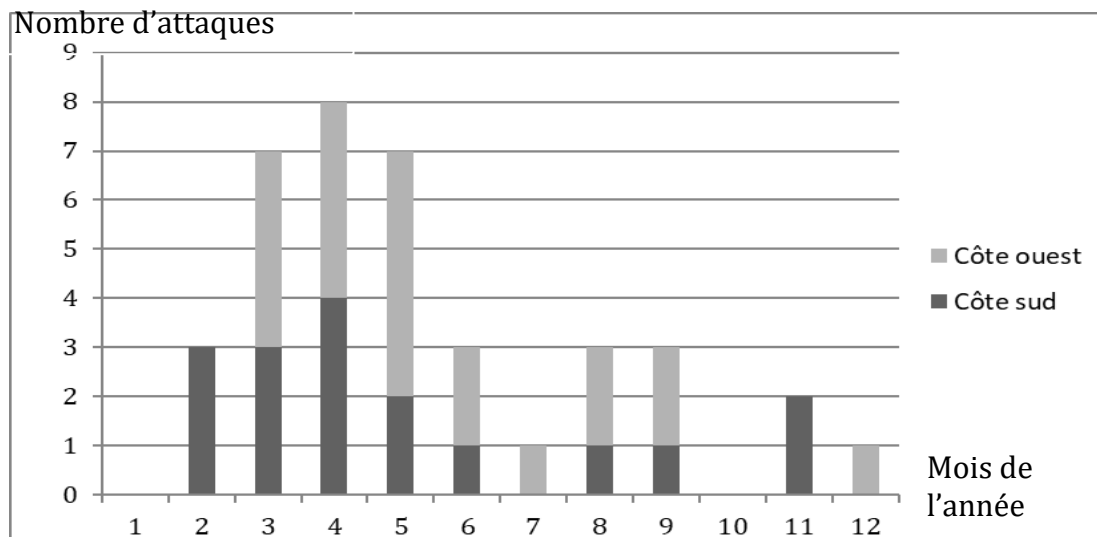
Analyser les routes empruntées par les flottes pirates n’est pas une tâche aisée, l’historien se heurtant comme toujours au manque de sources. Cela étant, il reste possible, en croisant les quelques données à notre disposition avec des sources plus tardives et avec notre connaissance générale de la navigation en mer de Chine orientale, d’établir dans les grandes lignes quels itinéraires suivirent les campagnes pirates.

¹²⁷⁴ En ce qui concerne l’année 1352, un doute subsiste quant à la nature de la seconde flotte. En effet, si la première de ces deux flottes, active dans le golfe du Kyŏnggi et qui tint tête à la marine du Koryŏ (nous en avons brièvement décrit les mouvements plus haut) était clairement une flotte ressemblant de large effectifs, une autre attaque fut signalée au même moment sur la côte du Kangwŏn, sans que le lieu exact soit précisé (KRS : 38, 10b, 1352.6.25). Cette attaque ne fut suivie d’aucune autre, pour autant que les sources nous permettent d’en juger, et cibra la côte orientale de la péninsule coréenne, une zone que les grandes flottes japonaises ne fréquentaient pas durant les années 1350-1360 (il s’agit en effet de la seule mention d’une attaque sur cette côte pour toute cette période). Enfin, la côte du Kangwŏn se trouvait dans le prolongement de la côte du Kyŏngsang où se situait le Kam’ŭnsa, victime d’une attaque l’année précédente. Pour toutes ces raisons, nous faisons l’hypothèse que l’attaque en question fut perpétrée par un petit groupe indépendant, et non par une grande flotte organisée. Cependant, la côte du Kangwŏn étant plus éloignée des côtes japonaises que la sphère d’activité ordinaire de ces petits groupes, nous avons choisi de quand même l’inclure dans nos données. En ce qui concerne l’année 1364, il ne fait aucun doute que les deux flottes actives étaient de taille conséquente. La première, active dans le golfe du Kyŏnggi, comptait au moins une cinquantaine de navires et tendit une embuscade à la marine coréenne (KRSCY : 28, 1364.3 ; nous détaillons cette embuscade plus bas). La seconde quant à elle, ciblant les côtes du Kyŏngsang, regroupait plus de deux cents navires (KRS : 40, 36b, 1364.3.5). L’année 1364 fut donc semble-t-il la première année où deux grandes flottes distinctes agirent séparément.

¹²⁷⁵ Cf. *infra*, p. 309.

Commençons donc cette analyse par une évidence frisant la tautologie : lorsque les pirates ciblaient les côtes du Koryŏ, ils empruntaient la route côtière coréenne, en appareillant généralement des côtes de Tsushima. En effet, le passage des flottes par Tsushima est attesté tant par les premières attaques en 1350, qui se concentraient sur les côtes coréennes faisant face à l'île japonaise, que dans plusieurs passages du *Koryŏsa* qui mentionnent clairement la venue d'une flotte depuis Tsushima¹²⁷⁶. La prévalence de cette route se comprend aisément, compte tenu du fait que Tsushima et la petite île d'Iki (壱岐) étaient les deux principales (mais pas les uniques) bases des pirates au Japon¹²⁷⁷, et que Tsushima constituait depuis la préhistoire la principale route navigable entre le Japon et la Corée. Notons également que les flottes avaient tendance à cibler différentes portions de la côte coréenne en fonction des saisons. La Figure 32 répertorie le nombre d'attaques signalées sur les rivages sud d'une part et ouest d'autre part en fonction des mois de l'année sur la période 1350-1368¹²⁷⁸ :

Figure 32 : Attaques japonaises sur les côtes coréennes par mois de l'année, 1350-1368



¹²⁷⁶ En 1377, le maréchal du Kyŏngsang U In'yŏl (禹仁烈 ; 1337-1403) envoya une dépêche urgente à la cour en 1377 rapportant que « les pirates arrivent depuis Tsushima, recouvrant la mer, leurs mâts et voiles s'étendent à perte de vue » 倭賊自對馬島蔽海而來, 帆檣相望 (KRSCY : 30, 1377.3), une indication claire de la route empruntée par cette flotte.

¹²⁷⁷ Sur ce point, cf. *infra*, « II.2.B.1 Tsushima, Iki et Matsura ».

¹²⁷⁸ Nous avons choisi de nous concentrer sur cette période car les flottes empruntaient alors exclusivement la route côtière coréenne. Nous avons par ailleurs seulement tenu compte des attaques clairement perpétrées par des grandes flottes (type B), et n'avons pas tenu compte des cas où il est impossible de déterminer si l'attaque se produit sur la côte méridionale ou occidentale (c'est le cas lorsqu'une attaque est rapportée pour la province du Chŏlla, sans autre précision). Enfin, nous n'avons pas tenu compte des attaques survenant lors de mois intercalaires, qui risqueraient de fausser la courbe générale du graphique.

Les raids se faisaient donc rares aux 1^{er}, 10^e, 11^e et 12^e mois de l'année, et étaient presque exclusivement concentrés sur la côte méridionale¹²⁷⁹. L'absence de raids durant cette saison était vraisemblablement due aux conditions climatiques particulièrement rudes durant la saison hivernale. Le célèbre lettré de la fin du Koryŏ Yi Saek (李穡 ; 1328-1396) a composé un poème fort évocateur à ce sujet : « d'ailleurs, les pirates ne débarquent-ils pas parfois sur la rive, les vieux et faibles ne doivent-ils pas fuir dans les montagnes profondes ? [Mais] par bonheur, de grandes glaces obstruent à présent l'embouchure du fleuve, et jusqu'à ce que le soleil se lève à ma fenêtre je dors à grands ronflements¹²⁸⁰ ». Yi Saek était originaire de Hansan (韓山), au Ch'ungch'ŏng du Sud, près de l'embouchure du fleuve Kŭm¹²⁸¹. Il ne fait ainsi aucun doute que le fleuve dont il est question dans ce poème est le Kŭm, que les pirates remontaient régulièrement à partir des années 1370. Ce poème suggère ainsi que les fleuves coréens n'étaient pas praticables en hiver et que les habitants ne craignaient donc pas les raids durant cette saison, et laisse par ailleurs entrevoir la rudesse de l'hiver coréen. Il n'est dès lors pas difficile de comprendre pourquoi les flottes pirates préféraient hiverner entre les 11^e et 2^e mois et reprendre leurs campagnes au printemps. Les campagnes débutaient au plus tôt au 2^e mois, mais ne commençaient à se porter sur la côte ouest qu'à partir du 3^e mois, et plus la saison avançait, plus les attaques contre la côte sud avaient tendance à se faire rares, tandis qu'elles augmentaient rapidement sur la côte occidentale. Ces données suggèrent donc que les flottes appareillaient des côtes japonaises vers les 2^e ou 3^e mois, longeaient la côte sud de la péninsule, avant de remonter la côte occidentale de la péninsule coréenne, poussaient éventuellement leurs campagnes jusque dans le Nord de la Chine, puis se repliaient en Corée et de là regagnaient leurs bases au Japon pour hiverner.

Lorsqu'une flotte regroupant plusieurs dizaines de navires empruntait cette route, il n'était pas toujours possible pour tous les navires de naviguer de conserve. Nous avons décrit plus haut les mouvements de la flotte de 1352 : vingt navires japonais furent

¹²⁷⁹ La seule exception notable est l'attaque contre Chogang (阻江 ; actuelle ville de Kimp'o 金浦市, au Kyŏnggi) rapportée le 1^{er} du 12^e mois de 1364 (KRS : 40, 41b, 1364.6.8).

¹²⁸⁰ 乃何海盜或登岸。老弱逃遁深山中。幸今長冰塞江口。鼻息窓日方曛曛。(Yi Saek 李穡, Mogŭngo 牧隱藁 [Notes de Mogŭn], j.10, « Poèmes » 詩, « Alité, les pensées des amusements d'autrefois me viennent par hasard. À présent que je suis vieux comment les goûterais-je à nouveau ? À peine composè-je trois poèmes, que [la nostalgie] me blesse cruellement » 病中偶念奮游。老矣安可復追。聊著三篇。蓋傷之之甚也, « Récitations à Amgwan » 岩串吟). Cf. Yi Young, 2015 : 322-324.

¹²⁸¹ Yi Young, 2008 : 100-101.

aperçus à l'orée du golfe du Kyōnggi le 9 du 3^e mois¹²⁸², puis, six jours plus tard, « les navires pirates arrivent en grand nombre¹²⁸³ », forçant la marine coréenne effrayée à battre en retraite. Il faut probablement comprendre ici que l'avant-garde de vingt navires fut rejointe par le reste de la flotte. Le nombre total de navires n'est pas stipulé, mais si l'on se réfère à la taille des flottes de 1350 (jusqu'à cent navires) et 1351 (cent trente navires), la flotte comptait probablement une centaine de navires. Celle-ci arriva donc dans la zone du Kyōnggi en plusieurs contingents, le second arrivant six jours après le premier. Cet écart peut être imputé à divers facteurs tels que la nécessité du ravitaillement en eau ou en bois, les conditions météorologiques telles que le sens des vents qui pouvaient ralentir, voire empêcher la progression des navires, ou les intempéries susceptibles de disséminer une flotte, les courants et marées, qui pouvaient empêcher certains navires de quitter un mouillage ou de franchir un détroit en même temps que le reste de la flotte (ce qui est particulièrement vrai dans le cas des côtes coréennes, où le coefficient de marée est généralement très élevé), ou encore les qualités nautiques propres à chaque navire. Cela impliquait donc que les flottes conviennent à l'avance de points de rendez-vous près des zones ciblées où les navires se regroupaient avant de débiter les razzias. Une anecdote rapportée dans le *Koryōsa chōryo* à la date de 1377 illustre bien ce fait¹²⁸⁴ :

初, 倭船五十艘先至金海南浦, 榜示後來賊曰, “吾輩適乘風利, 溯黃山江, 直擣密城.” 葦偵知之, 設伏兩岸, 將舟師三十艘以待. 賊果見榜, 有一大船先入江口. 伏發, 葦亦突至遮擊, 賊狼狽, 自刃投水死殆盡

« Auparavant, cinquante navires pirates étaient d'abord arrivés au port de Namp'o à Kimhae. Ils laissèrent un écriteau pour les pirates qui arrivaient après disant : "Notre groupe a profité des vents favorables pour remonter le fleuve Hwangsan et attaquer directement Milsōng." [Pak] Wi qui les espionnait en prit connaissance et leur tendit une embuscade sur les deux rives, s'apprêtant à utiliser trente de ses navires pour les attendre. Les pirates virent effectivement l'écriteau ; un grand navire pénétra d'abord dans l'embouchure

¹²⁸² Petite île au nord de Tangjin. Cf. STYS : 9, 3b (京畿, 水原都護府).

¹²⁸³ 倭船大至 (KRS : 38, 7b, 1352.3.15).

¹²⁸⁴ KRSCY : 30, 1377.5.

du fleuve. L'embuscade déclenchée, [Pak] Wi fit une percée et parvint à leur couper la route et à les attaquer. Les pirates se retrouvèrent en mauvaise posture ; nombre d'entre eux se suicidèrent avec leur propre lame ou se jetèrent à l'eau, et périrent presque tous. »

Ce passage montre donc que les pirates avaient convenu à l'avance d'un point de rendez-vous dans l'embouchure du fleuve, mais le groupe qui était arrivé en premier avait profité des vents favorables pour continuer sa route, et avait laissé derrière lui, de façon bien imprudente, un message pour prévenir le reste de la flotte. Cette anecdote montre ainsi à quel point le mouvement des flottes était tributaire des conditions de navigation. La fait que les flottes ne naviguaient pas toujours de conserve pose d'ailleurs la question du recensement du nombre de navires au sein d'une flotte donnée. Les sources rapportent des effectifs très variables pour les grandes flottes, allant d'une vingtaine à plusieurs centaines de navires. Il faut donc garder à l'esprit que ces chiffres ne représentent pas forcément la totalité de la flotte, mais peut-être seulement un détachement naviguant en avance ou au contraire à la traîne du reste du groupe¹²⁸⁵. Il est en réalité probable que les effectifs des flottes étaient sensiblement les mêmes d'année en année, quoique leur taille eut tendance à augmenter avec le temps¹²⁸⁶.

De façon générale, toute piraterie qui s'organisait en flottes et opérait loin de ses bases avait besoin de mouillages sûrs près de ses terrains de chasse¹²⁸⁷, qui en mer de Chine comme ailleurs étaient généralement offerts par les îles. Louis Sicking, qui a récemment produit une synthèse des principales caractéristiques des « îles aux pirates » des deux côtés du continent eurasiatique, explique que les îles étaient cruciales pour les navigations des pirates pour plusieurs raisons : celles qui étaient inhabitées ou peu peuplées offraient tout d'abord la possibilité de se ravitailler en vivres et surtout en eau douce. Elles offraient par ailleurs des havres pour s'abriter d'une mer agitée durant la navigation, ainsi que de nombreux recoins pour se dissimuler à la vue soit de cibles

¹²⁸⁵ Nous verrons cela en détail lorsque nous étudierons les mouvements de la flotte de 1419 : la flotte entière regroupait plus d'une trentaine de navires, mais certains navires étaient parfois à la traîne derrière le reste de la flotte. Cf. *infra*, « III.1.C. La campagne de 1419 : le raid pirate le mieux documenté ».

¹²⁸⁶ Concernant la taille moyenne des flottes, cf. *infra*, p. 304.

¹²⁸⁷ Pascal Arnaud fait notamment cette observation au sujet de la piraterie de la Méditerranée antique (ARNAUD, Pascal, 2016 : 51), mais cela est tout aussi valable pour la piraterie japonaise au XIV^e siècle.

potentielles, soit d'éventuels poursuivants¹²⁸⁸. Si ces quelques remarques n'ont pas été rédigées en ayant spécifiquement en tête la piraterie japonaise au Koryō, elles n'en demeurent pas moins pertinentes pour décrire la navigation des pirates japonais le long des côtes coréennes, émaillées de centaines, voire de milliers d'îles et d'îlots de tailles diverses, que les pirates employaient à leur avantage. Le fait que les pirates se ravitaillaient dans les îles est par exemple attesté au début du xv^e siècle, lorsque la cour du Chosŏn fut avertie en 1412 qu'une flotte pirate qui faisait voiles vers les côtes chinoises comptait d'abord faire étape dans les îles éloignées du sud de la Corée, notamment l'île d'Anbu¹²⁸⁹ (安釜島), pour puiser de l'eau douce et chasser¹²⁹⁰. Par ailleurs, le dédale des eaux archipélagiques du Kyōngsang et surtout du Chōlla permettait aisément à une flotte pirate de dissimuler ses mouvements et ainsi approcher de ses cibles sans être détectée. En 1377, les postes de garde de la côte sud rapportèrent à la cour que « des navires pirates se dissimulent dans les îles, [mais] nous ne savons pas s'ils sont nombreux ou non¹²⁹¹ ». Au 8^e mois de 1378, lorsque les pirates attaquèrent la préfecture de Yōn'an (延安府) et Haeju, la cour dépêcha les généraux Na Se (羅世 ; 1320-1397) et Sim Tōkpu (沈德符 ; 1328-1401) à la tête de la marine de guerre pour lancer « de grandes recherches des pirates japonais dans les îles¹²⁹² », sans succès semble-t-il, puisqu'aucune capture n'est rapportée dans les sources, alors que les attaques se poursuivirent dans la zone jusqu'au mois suivant¹²⁹³.

Mais surtout, les pirates en vinrent peu à peu à faire des îles coréennes de véritables bases avancées pour leurs opérations contre le continent. En 1377, lorsque les pirates

¹²⁸⁸ SICKING, Louis, 2014 : 296.

¹²⁸⁹ Le toponyme correspond probablement à l'actuelle île de Kōmun (巨文島), une des plus éloignées de la côte sud du Chōlla ; il n'apparaît dans les sources officielles qu'au cours de la première moitié du xv^e siècle, et disparaît entièrement après le règne de Sejong. À la même période, l'île de Kōmun est citée sous le nom d'île de Koch'o (孤草島) (la première occurrence date de 1424 ; cf. CWS : 1424.3.20 [3]), et est signalée comme étant fréquentée par les pêcheurs et pirates japonais (en 1440, le seigneur de Tsushima Sō Sadamori demanda aux autorités coréennes d'autoriser les pêcheurs japonais à faire halte à Koch'o, car chaque année, entre quarante et quatre-vingt navires de pêche de Tsushima venaient pêcher dans la zone, explique-t-il ; CWS : 1424.5.29 [3]). Par ailleurs, en 1406, les autorités coréennes fouillèrent l'île d'Anbu et y capturèrent un navire pirate (CWS : 1406.3.24 [4]), et elle est également décrite comme un lieu de défense stratégique (CWS : 1407.7.27 [2]). Or, juste à l'est de Kōmun se situe un groupe d'îles appelé « Sambu » (divisée entre la « Grande Sambu » 大三夫島 et la « Petite Sambu » 小三夫島), peut-être une déformation de l'ancien toponyme d'Anbu, qui s'appliquait au début du Chosŏn à tout l'archipel de Kōmun, mais qui a ensuite été remplacé par le toponyme de Koch'o, avant de prendre finalement le nom de Kōmun à la fin du Chosŏn.

¹²⁹⁰ CWS : 1412.12.13 [2].

¹²⁹¹ 邏卒又言, “賊船隱見海島, 不知多少 (KRSCY : 30, 1377.5).

¹²⁹² 大索倭賊于諸島 (KRS : 133, 37a, 1378.8).

¹²⁹³ Cf. *infra*, « Annexe 3 : Tableau récapitulatif des affaires de piraterie japonaise en Corée et en Chine, 1350-1419 ».

pillèrent les côtes du Kyōnggi et l'île de Kanghwa, ils se retirèrent ensuite temporairement sur l'île de Tōkchōk (德積島), légèrement plus au sud, où ils entreposèrent les esclaves et le butin qu'ils venaient de subtiliser, avant de poursuivre leur campagne contre les côtes du Kyōnggi¹²⁹⁴. Cet exemple illustre ainsi parfaitement l'utilisation des îles comme bases avancées au cours des campagnes. Non seulement cela, mais les flottes pirates en vinrent de plus en plus souvent à hiverner dans les îles coréennes. Au 12^e mois de 1384, les troupes coréennes mirent en déroute un groupe pirate autour de cette même île de Tōkchōk, et libérèrent au cours de l'opération quelques quatre-vingts prisonniers coréens et capturèrent deux navires japonais¹²⁹⁵. Cet affrontement eut donc lieu au beau milieu de la période d'hivernage. L'hivernage des pirates dans les îles coréennes fut sans doute facilité par la politique d'évacuation des îles menées tant par les gouvernements coréens que chinois¹²⁹⁶, qui offrirent ce faisant autant de havres sûrs aux flottes pirates. En 1387, l'empereur Hongwu adressa des remontrances à la cour du Koryō à ce sujet : « bâtissez des murailles dans votre région de Najū, construisez des navires de guerre en grand nombre, et faites en sorte que les Japonais ne puissent plus commettre des déprédations comme bon leur semble. Chez vous, sur trente ou cinquante *li* depuis les côtes, il n'y a personne qui pour entretenir le foyer dans les maisons ou cultiver la terre. De plus, on dit que les Japonais résident dans une très petite île de votre pays depuis des années et ne s'en vont pas, et que vous ne pouvez pas vous en approcher. Comment la situation peut-elle être aussi difficile ? Prenez vos navires militaires, encerclez [l'île] et harassez [les Japonais] », écrit-il sur un ton réprobateur¹²⁹⁷. Nous ignorons dans quelle mesure l'empereur chinois était correctement informé de la situation du Koryō, d'autant que la cour coréenne détenait désormais les outils militaires suffisants pour mener une action contre une île pirate de leur mer¹²⁹⁸, mais il est probable que ces paroles soient le reflet d'une situation réelle, les pirates passant de plus en plus de temps dans les îles coréennes lors de leurs campagnes. Comble de l'ironie, deux ans après la rédaction de cette missive

¹²⁹⁴ KRS : 113, 32b-33a (崔瑩傳 ; 1377).

¹²⁹⁵ KRS : 135, 21b-22a (1384.12).

¹²⁹⁶ Sur ce point, cf. *infra*, « II.3.B. Entraver la liberté des mers ».

¹²⁹⁷ 那羅州一帶築起城子, 多造些軍船, 教倭子害不得便好. 你却沿海三五十里家無人烟耕種, 又說倭子在恁那一箇甚麼海島子裏經年家住也不回去, 恁却近不得他, 這的有甚難處, 着軍船圍了困也 (KRS : 136, 21a-b, 1387.5)

¹²⁹⁸ La marine du Koryō mena même une expédition punitive contre Tsushima deux ans plus tard. Cf. *infra*, « III.2.C.4 Punir les pirates : l'expédition contre Tsushima de 1419 ».

moralisatrice par Hongwu, les pirates étaient de retour en Chine, tandis qu'ils se firent de plus en plus rares en Corée¹²⁹⁹.

Les îles qui pouvaient potentiellement jouer le rôle d'« îles aux pirates » étaient nombreuses, mais certaines étaient clairement plus stratégiques que d'autres en raison de leur position sur les axes de circulation. En 1419, le Colonel du Département gauche de la marine du Kyōnggi (*Kyōnggi chwado sugun ch'ōmjōljesa* 京畿左道水軍僉節制使), Yi Kak (李恪 ; 1374-1446) proposa des solutions pour barrer la route aux pirates japonais, et identifia plusieurs de ces îles stratégiques :

(...) 今既造船於平安、黃海道, 宜令京畿、忠清、全羅、慶尙道加造兵船, 分置左右領, 有警則一領常守邊圉; 一領密守要衝之地。如京畿之德積, 黃海之白翎, 平安之木彌, 忠清之烟島, 全羅之狷島, 慶尙之巨濟等諸島, 或值採薪汲水之寇, 出其不意, 乘機突擊, 則倭寇竄伏而不敢近矣¹³⁰⁰

« Nous avons construit des navires dans le P'yōng'an et le Hwanghae, mais il conviendrait de faire fabriquer en plus des navires militaires dans le Kyōnggi, le Ch'ungch'ōng, dans le Chōlla et le Kyōngsang, et de les répartir en régiments de Gauche et de Droite. En cas d'alerte, un régiment défendrait constamment les côtes ; un régiment irait discrètement défendre les points stratégiques, tels que les îles de Tōkchōk dans le Kyōnggi, de Paengnyōng dans le Hwanghae, de Mongmi¹³⁰¹ dans le P'yōng'an, de Yōn¹³⁰² dans le Ch'ungch'ōng, de Wi dans le Chōlla, ou de Kōje dans le Kyōngsang, et s'ils y rencontrent des pirates en train de ramasser du bois ou de puiser de l'eau, qu'ils profitent de leur inattention pour les attaquer par surprise, alors les pirates japonais se terreront et n'oseront plus approcher [de nos côtes]. »

Les îles citées dans ce texte sont selon toute vraisemblance celles que privilégiaient les flottes pirates qui remontaient la côte occidentale de la Corée pour se porter ensuite

¹²⁹⁹ Cf. *infra*, « III.1. La restructuration de la piraterie japonaise ».

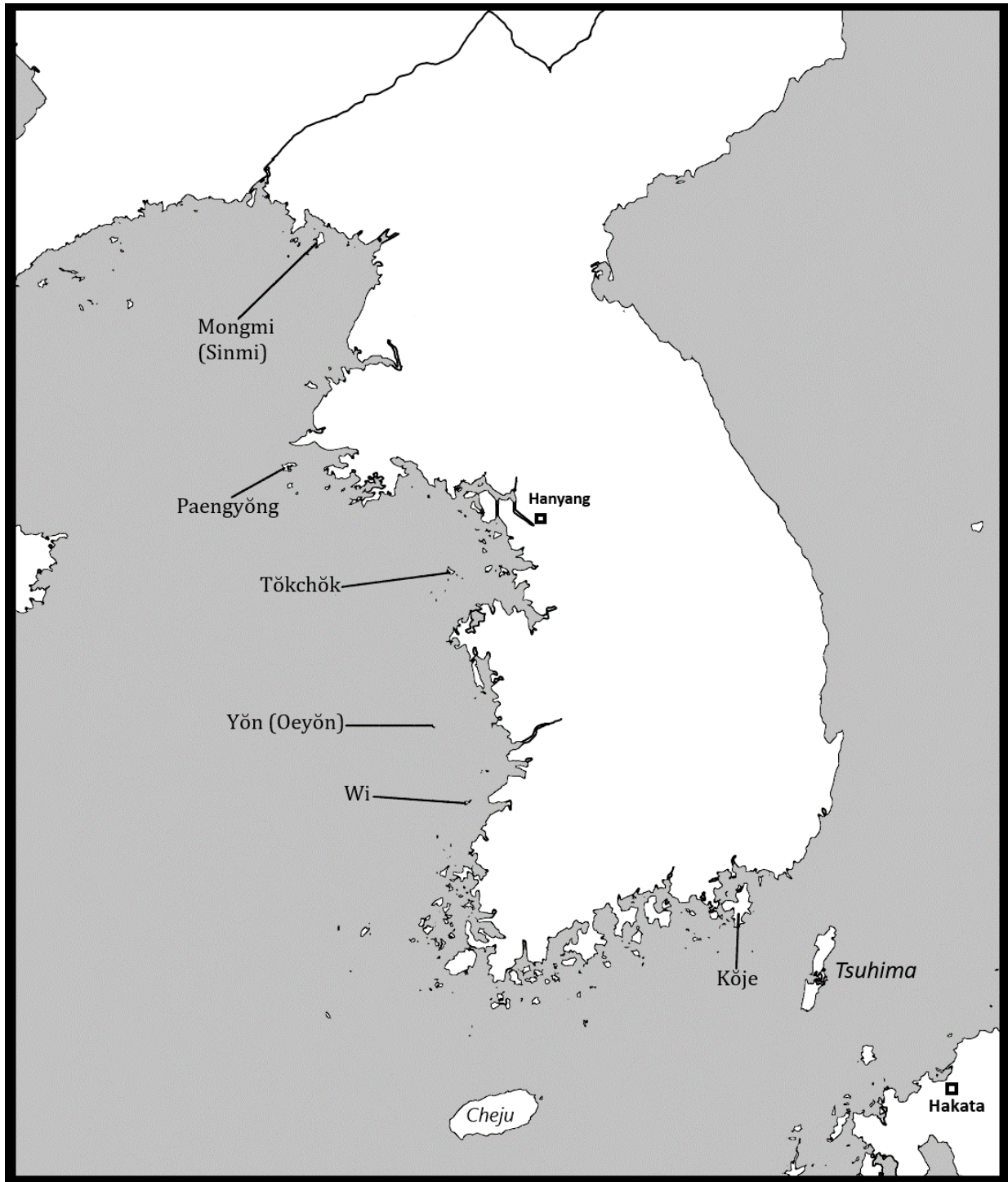
¹³⁰⁰ CWS : 1419.8.11 [5].

¹³⁰¹ Actuelle île de Sinmi (身彌島), prov. P'yōng'an du Nord.

¹³⁰² Actuelle île de Oeyōn (外煙島), prov. Ch'ungch'ōng du Sud.

vers le Liaodong ou le Shandong, et nous fournissent ainsi une idée concrète de la route suivie par les campagnes pirates entre Tsushima et le Nord de la Chine.

Figure 33 : Îles coréennes fréquentées par les flottes pirates selon Yi Kak, 1419



Nous l'avons dit, les flottes passaient généralement par Tsushima pour rejoindre les côtes coréennes. Est-il toutefois possible que certaines d'entre elles aient emprunté une

autre route, celle qui existait encore au XIII^e siècle entre les Gotō et Cheju¹³⁰³ ? S'il est impossible d'infirmer cette hypothèse, force est de reconnaître qu'aucun élément ne vient l'étayer. Les attaques à Cheju furent rares durant la grande vague de piraterie japonaise¹³⁰⁴, un fait que certains historiens attribuent à l'hydrographie de l'île, ceinturée de récifs et donc dangereuse à approcher sans un pilote connaissant bien les lieux¹³⁰⁵. En conséquence, si l'on ne peut *a priori* écarter la possibilité que certaines flottes soient passées par Cheju pour ensuite rejoindre la route côtière coréenne, cette route ne fut clairement pas la norme, la vaste majorité des flottes semblant transiter par — ou émaner de — Tsushima.

Sans surprise, les attaques menées au Liaodong ou au Shandong passaient d'abord par les côtes coréennes. Cela est clairement attesté par les remontrances adressées par la cour des Yuan au Koryŏ en 1367, reprochant à ce dernier que les flottes japonaises qui attaquaient les côtes chinoises passaient par ses côtes¹³⁰⁶. Ce fait est avéré tout au long de la période considérée dans cette étude : même la flotte pirate qui attaqua le Liaodong en 1419 suivit d'abord la route côtière coréenne¹³⁰⁷. Étant donné que durant la période 1350-1368, la plupart des attaques dans le Nord de la Chine étaient concentrées entre le Liaodong et les alentours de Dengzhou au nord du Shandong, il semble que les flottes se contentaient de suivre la route côtière le long de la péninsule jusqu'à franchir l'embouchure du Yalu et pénétrer en Chine. Notons toutefois qu'à partir du début de l'époque des Ming, des attaques furent également signalées sur la côte sud du Shandong. Ainsi en 1371, les pirates attaquèrent la région de Jiaozhou (膠州) au 6^e mois¹³⁰⁸. Cette attaque intervint après une attaque survenue à Haeju (海州) au Koryŏ, sur la côte sud de la province du Sŏhae (西海道 ; actuel Hwanghae) au 3^e mois¹³⁰⁹, et juste avant de nouvelles attaques dans le golfe du Kyŏnggi au 7^e mois¹³¹⁰, aussi semble-t-il qu'une flotte ait directement traversé depuis la pointe du Sŏhae (Hwanghae) au Koryŏ vers la pointe

¹³⁰³ Cf. *supra*, p. 94.

¹³⁰⁴ Une seule attaque pirate est rapportée à Cheju pour toute la période 1350-1388, en 1377 (KRS : 133, 28a, 1377.6).

¹³⁰⁵ ENOMOTO Wataru, 2008 : 98.

¹³⁰⁶ KRS : 41, 16a, 1367.5.30. Le *Chouhai tubian* abonde en ce sens : « Avant les Song, lorsque les Japonais portaient tribut, ils se rendaient au Shandong depuis le Silla. À présent, s'ils viennent piller [le Shandong], ils passent sans faillir par cette route » 宋以前日本入貢, 自新羅以趨山東. 今若入寇, 必由此路 (CHTB : j.7, « Affaires du Shandong » 山東事宜).

¹³⁰⁷ Cf. *infra*, « III.1.C. La campagne de 1419 : le raid pirate le mieux documenté ».

¹³⁰⁸ MSL : 1371.6.27.

¹³⁰⁹ KRS : 43, 1b, 1371.3.3.

¹³¹⁰ KRS : 43, 3b, 1371.7.3.

du Shandong, une route qui comme nous l'avons expliqué était fréquemment empruntée par les marchands chinois et coréens¹³¹¹. Nous observons une séquence similaire en 1374 : Une flotte remonta la côte ouest de la Corée au 3^e mois, et cibra les côtes nord-ouest de la Corée, à Anju¹³¹² (安州), puis sur l'île de Mongmi (木尾島¹³¹³) au P'yŏng'an du Nord au milieu du 4^e mois¹³¹⁴. Des attaques furent ensuite rapportées au Shandong au 7^e mois, qui cibèrent la zone de Jiaozhou¹³¹⁵ (膠州), sur la côte sud du Shandong, puis continuèrent jusqu'à Haizhou¹³¹⁶ (海州), au nord du Jiangsu, avant de revenir vers la baie d'Aoshan. Là, les pirates furent défaits par l'armée chinoise et se replièrent. Les troupes des Ming se lancèrent alors à leur poursuite, mais les Japonais firent brusquement volte-face et tuèrent le commandant chinois¹³¹⁷. Il semble qu'ils s'attardèrent encore un temps dans les îles chinoises, avant de revenir vers la péninsule coréenne au 9^e mois, pillant au passage la région d'Anju une nouvelle fois¹³¹⁸. Les pirates quittèrent ensuite les côtes coréennes, vraisemblablement pour opérer leur retour au Japon. Cependant, dans ce cas, les attaques sur la côte du P'yŏng'an du Nord suggèrent que le flotte suivie la route côtière et passa par le Liaodong avant de se porter au Shandong. La flotte était donc probablement présente en Chine plusieurs jours, voire plusieurs semaines avant d'attaquer la côte sud du Shandong vers le 7^e mois¹³¹⁹. D'ailleurs, dans le cas de la flotte de 1373, un an avant celle dont nous venons de décrire les mouvements, les attaques dans le sud du Shandong¹³²⁰ furent précédées par d'autres attaques autour de Dengzhou et Laizhou¹³²¹, ce qui suggère donc que ce groupe passa d'abord par la côte nord, avant de franchir la pointe de la péninsule du Shandong et de cibler les rivages méridionaux. Ainsi,

¹³¹¹ Cf. *supra*, p. 80.

¹³¹² Actuelle ville d'Anju (安州市), dans l'embouchure du fleuve T'aeryong (大寧江), à la limite entre le P'yŏng'an du Sud et le P'yŏng'an du Nord. KRS : 44, 25a (1374.3.9 ; 1374.3.20).

¹³¹³ C'est-à-dire l'actuelle île de Sinmi, prov. P'yŏng'an du Nord.

¹³¹⁴ KRS : 44, 26a, 1374.4.17.

¹³¹⁵ MSL : 1374.7.9 ; CHTB : j. 7, « Chronique des troubles japonais du Shandong » (山東倭變紀), 1374.

¹³¹⁶ Actuel arrondissement de Haizhou 海州區 à Lianyungang 連云港, au nord du Jiangsu. MSL : 1374.7.11.

¹³¹⁷ MSL : 1374.7.19.

¹³¹⁸ KRS : 44, 33a, 1374.9.11. Quelques jours plus tôt, la cour fut avertie qu'une flotte était en approche et mit ses troupes en alerte (KRS : 44, 33a, 1374.9.8). Étant donné que l'attaque à Anju est la seule signalée à cette époque, la flotte en question arrivait probablement de Chine.

¹³¹⁹ Si les attaques sont rapportées au 7^e mois dans les sources chinoises, il existe une certaine latence, dont l'amplitude semble très variable, entre les événements et le moment où ceux-ci sont rapportés à la cour et consignés dans les sources, de sorte que si les attaques au Shandong sont rapportées au milieu du 7^e mois (entre le 9 et le 19), elles se produisirent en réalité quelques temps avant.

¹³²⁰ MSL : 1373.7.12.

¹³²¹ CHTB : j. 7, « Chronique des troubles japonais du Shandong » (山東倭變紀), 1373.6 ; MS : 323, « Récit du Japon » (日本傳), 1373.

si nous supposons que les flottes pirates traversaient parfois directement du Sōhae au Shandong, il semble qu'elles empruntaient bien plus souvent la route côtière, débarquaient au nord du Shandong, puis longeaient la côte du Shandong.

Qu'en était-il alors des flottes qui assaillaient les côtes du Sud de la Chine ? Comme nous l'avons expliqué plus haut, des attaques furent répertoriées pour la première fois dans le Sud de la Chine en 1369. Peu de sources nous permettent d'établir la route suivie par ces flottes pour attaquer le Jiangnan durant la seconde moitié du XIV^e siècle, mais la probabilité pour qu'elles aient suivies la route hauturière est élevée. L'utilisation de cette dernière par les pirates n'est toutefois clairement avérée qu'au XV^e siècle. Le rapport de l'ambassadeur du Chosŏn au Japon Wŏn Hyoyŏn (元孝然 ; 1404-1466) en 1455, de retour de Tsushima, est explicite à sujet. Il note en effet que « Furukawa¹³²² confia secrètement : "Les chefs pirates de cette île [Tsushima], de Iki, et de Kami-Matsura et Shimo-Matsura¹³²³ veulent aller piller le Jiangnan avec une trentaine de navires. Aujourd'hui ils ont commencé à se réunir pour en discuter à Funakoshi¹³²⁴. Ils veulent appareiller ce mois-ci [3^e mois]." (...) Puis, il ajouta : "Auparavant, les navires pirates appareillaient depuis le sud de Kyūshū ou des Gotō. Cette fois, ils veulent appareiller directement de cette île [Tsushima¹³²⁵]" ». Par conséquent, avant 1455, les pirates suivaient la route hauturière entre Kyūshū et le Jiangnan, via les Gotō, et probablement les Zhoushan. Il est avéré que dès le début des Ming, de nombreux groupes pirates chinois issus des Zhoushan se joignirent aux flottes pirates sino-japonaises et les guidèrent sur les côtes chinoises¹³²⁶. Les Zhoushan étaient idéalement situés sur la route hauturière et jouèrent tant au XIV^e qu'au XVI^e le rôle de point d'appui pour les flottes pirates¹³²⁷. Il est par conséquent hautement probable que les groupes pirates qui assaillirent le Jiangnan empruntèrent dès le début la route hauturière. Cela est d'ailleurs suggéré par une entrée du *Chouhai tubian* rapportant une attaque à Chongming en 1369, à laquelle est adjointe l'explication qu'« à cette époque, les brigands [japonais] apparaissaient puis disparaissaient dans les îles,

¹³²² Il s'agit d'un vassal du seigneur de Tsushima Sō Shigemoto (宗成職 ; 1419 ?-1467).

¹³²³ Il s'agit des trois principales bases pirates au Japon. Cf. *infra*, « II.2.B Les bases de la piraterie au Japon ».

¹³²⁴ Sur la rive est de Tsushima, faisant face à Iki et Kyūshū.

¹³²⁵ 侯樓加臥密語曰, "本島與一歧、上松、下松浦諸賊首等, 將船三十餘艘, 欲作賊于江南, 今日始會議于候那串, 今三月內發行, 唯藤九郎欲隨後往貴國。" 仍曰, "在前賊船, 皆於九州以南五島¹³²⁵發船, 今欲於此島直發。" (CWS : 1455.4.7 [1]).

¹³²⁶ Sur ce point, cf. *infra*, p. 506.

¹³²⁷ Sur le rôle de l'archipel des Zhoushan dans les réseaux de piraterie et de contrebande au XVI^e siècle, voir par exemple CALANCA, Paola, 2014 : 68-71 ; CARRE, Guillaume, 2019 : 299-303.

pillaient fréquemment Suzhou et Chongming, et massacraient leurs habitants, s'emparant de leurs biens. Toutes les terres du littoral en souffraient¹³²⁸. » Compte tenu de la position géographique de Suzhou et Chongming, dans l'embouchure du Yangzi, les îles en question désignaient vraisemblablement l'archipel des Zhoushan. En d'autres termes, il semble que la flotte qui pénétra dans l'embouchure du Yangzi était d'abord passée par les Zhoushan, et avait donc probablement emprunté la route hauturière pour se porter en Chine. Sans doute une des meilleures indications de l'utilisation routinière de cette voie par les flottes pirates réside dans les zones du rivage chinois les plus fréquemment victimes de razzias. La Figure 34 répertorie toutes les localités de la côte chinoise victimes de pirates japonais entre 1350 et 1419. La très forte concentration d'attaques sur les rivages du Zhejiang laisse clairement entrevoir le fait que la route directe entre les Gotō et les Zhoushan était l'axe le plus fréquenté par les flottes pirates lorsqu'elles se rendaient dans le Sud de la Chine. Il est également possible que certaines flottes aient appareillé du Japon, longeaient la côte sud de la Corée, et traversaient ensuite vers le Sud de la Chine depuis le Chōlla. Encore une fois, cette pratique est clairement attestée au xv^e siècle. La flotte qui attaqua les côtes du Zhejiang en 1439 partit de Tsushima au 2^e ou 3^e mois de l'année, pilla la forteresse de Taozhu (桃渚城¹³²⁹) sur la côte du Zhejiang, au début du 5^e mois¹³³⁰, avant de rentrer à Tsushima. Or, avant leur départ, ils firent vœu auprès de Sō Sadamori, le seigneur de l'île, de ne pas commettre de pillage le long des côtes coréennes¹³³¹. D'ailleurs, en 1450, l'interprète et ambassadeur coréen Yun Inbo¹³³² (尹仁甫 ; ?-?) rapporta à la cour que par le passé, Sōda (probablement Sōda Rokurōjirō) lui avait dit que lorsqu'il était allé piller les côtes chinoises, il avait intercepté une lettre officielle qui expliquait que le Chosŏn avait averti les Ming de leur approche, aussi avait-il décidé qu'il valait mieux désormais éviter de passer par les côtes coréennes pour ne pas alerter les autorités

¹³²⁸ 時賊出沒海島中、數侵掠蘇州、崇明、殺掠居民、劫奪貨財、沿海之地皆患之。(CHTB : j. 6, « Chronique des troubles japonais du Zhili » (直隸倭變紀), 1369.2). Voir aussi MSL : 1369.4.24.

¹³²⁹ Taozhu (桃渚) se situe juste au nord de Taizhou (台州). Les autorités Ming y firent ériger une nouvelle forteresse en 1443 pour défendre la zone contre de nouvelles incursions de pirates japonais, construction motivée notamment par l'attaque de 1439. Les vestiges de cette forteresse sont encore visibles aujourd'hui.

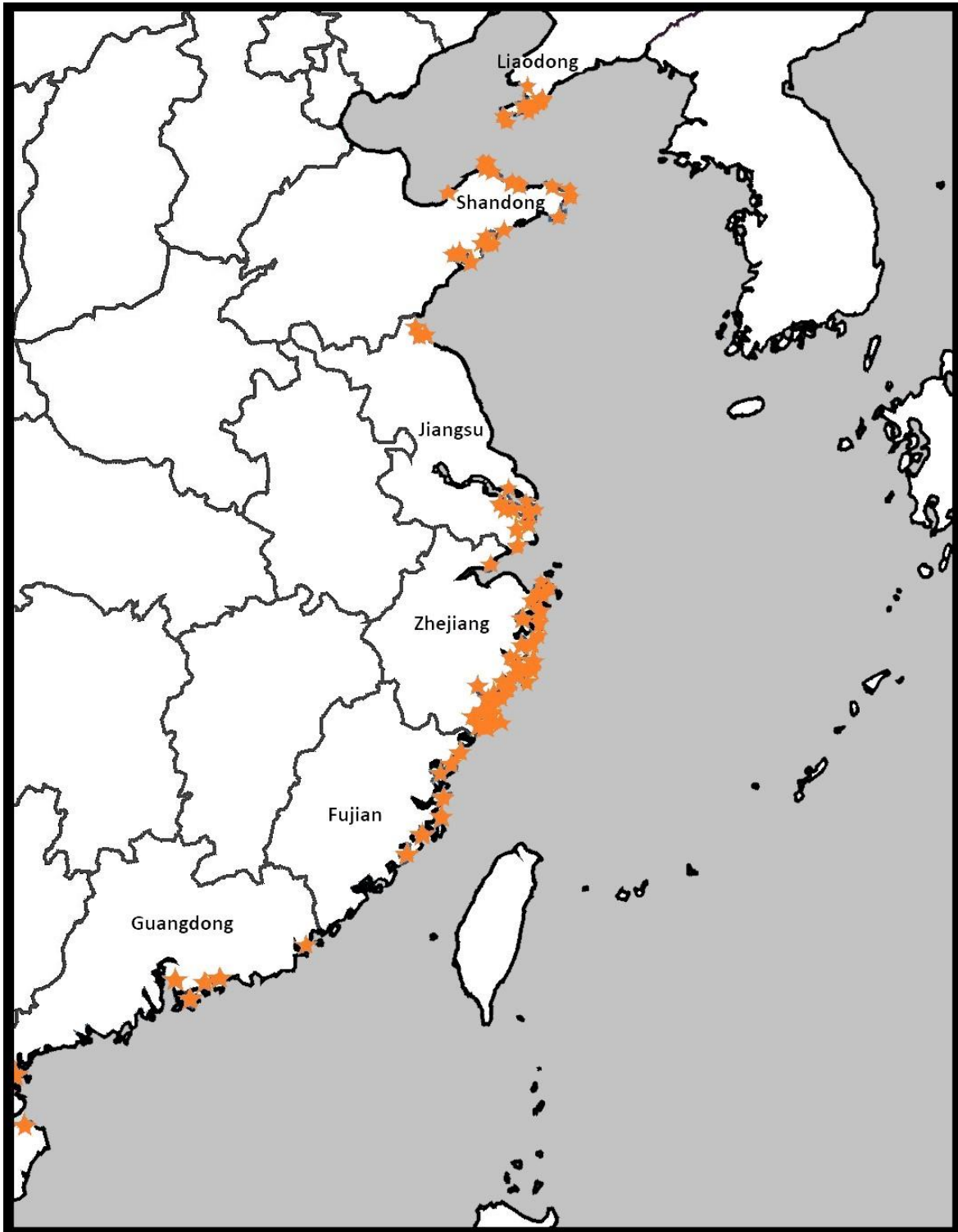
¹³³⁰ Côté chinois, cette attaque est consignée dans le *Chouhai tubian* (CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1439) et dans les MSL (1439.5.23).

¹³³¹ CWS : 1439.3.15 [15].

¹³³² Concernant ce personnage, cf. *infra*, p. 726.

chinoises¹³³³. Cette route via la côte sud de la Corée était déjà employée dans les années 1410¹³³⁴, mais les sources ne permettent pas d'en attester l'utilisation au XIV^e siècle.

Figure 34 : Carte des attaques de pirates japonais en Chine entre 1350 et 1419 (élaborée par l'auteur)



¹³³³ CWS : 1450.3.23 [3].

¹³³⁴ Voir par exemple CWS : 1412.12.13 [2].

La campagne de 1439 illustre par ailleurs le calendrier ordinaire des flottes qui traversaient au Zhejiang. Les pirates appareillèrent en effet de Tsushima et Iki au 2^e ou 3^e mois de l'année¹³³⁵, attaquèrent la forteresse de Taozhu au Zhejiang le 1^e du 5^e mois¹³³⁶ puis firent voile vers Tsushima où ils jetèrent l'ancre le 15 du 5^e mois¹³³⁷. Comme l'explique l'auteur du *Wubeizhi* (武備志 ; Traité sur la préparation militaire), traité militaire de la fin des Ming (1621), « chaque année aux 6^e, 7^e et 8^e mois, les vents pour traverser [la mer] sont dangereux et mauvais ; au 1^e, 11^e, et 12^e mois, ils ne sont pas constants, aussi les navires ne peuvent-ils pas traverser. Du 3^e au 5^e mois, les vents du nord-est sont nombreux et il est aisé pour les Japonais de venir [en Chine]. Ils peuvent également traverser avec la grande marée du *yang* mineur au 10^e mois¹³³⁸. Comme les pillards font halte dans les îles de la mer et profitent des opportunités pour venir [piller], il faut rigoureusement défendre [les côtes] durant les deux grandes marées de printemps et automne »¹³³⁹. Certes, ce document est largement postérieur à la période considérée ici, mais comme nous l'avons vu, la flotte de 1439 suivit ce même calendrier. Celle-ci arriva vraisemblablement sur les côtes chinoises au 2^e ou 3^e mois, mais attendit le début du 5^e mois pour passer à l'attaque, et opéra presque immédiatement son retour vers Tsushima. Il semble donc que les pirates traversaient avec les vents favorables au printemps, mais attendaient le renversement des vents pour passer à l'attaque, sans doute pour réduire le risque d'être pris en chasse par la marine chinoise. Comme le mentionne le *Wubeizhi*, cela impliquait que les pirates patientent pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois dans les îles de la côte, qui revêtaient ce faisant une importance tout aussi cruciale pour la navigation qu'au Koryŏ. Or, les Zhoushan furent évacuées par les autorités des Ming en 1371¹³⁴⁰, laissant ce faisant le terrain libre aux flottes pirates.

Un questionnement découlant de ces observations concerne le lien entre les attaques recensées au Jiangnan et celles sur le rivage coréen. Il semble par exemple que

¹³³⁵ CWS : 1439.2.4 [2] ; 1439.3.15 [2].

¹³³⁶ Le jour de l'attaque est spécifié dans le rapport qui est envoyé à la cour impériale. MSL : 1439.5.23.

¹³³⁷ CWS : 1439.5.28 [2].

¹³³⁸ Dans la cosmogonie chinoise, les énergies *yin* (repos) et *yang* (mouvement) influent sur le cycle des vents et des marées. Le « *yang* mineur » désigne un *yang* à l'intérieur d'une période de *yin*. Xu Jing explique à ce sujet le point suivant : « Aux 4^e et 10^e mois, le *yin* et *yang* se croisent. Avec ce croisement, les énergies jaillissent, aussi les marées sont-elles plus grandes. Seuls [ces deux mois] diffèrent des autres. » 當卯酉之月，則陰陽之交也。氣以交而盛出，故潮之大也，獨異於餘月 (GLT) : 34, 海道一).

¹³³⁹ 每年六·七·八月，風漸險惡，正月·十一·二月不常，舟皆不可行。三月至五月，東北風多，倭來便易。十月小陽汛，亦可渡海。寇有停泊海島，乘間而至者，故春秋二汛，皆當嚴為預防也 (MAO Yuanyi 茅元儀, *Wubeizhi* 武備志 [Traité sur la préparation militaire] : j. 209 ; cité par YUN, Sŏngik, 2011 : 81).

¹³⁴⁰ Cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

la flotte qui assaillit la côte occidentale coréenne en 1419 avait d'abord fait halte au Zhejiang¹³⁴¹. Les flottes actives au Jiangnan entre 1369 et 1374 se portaient-elles également sur les côtes du Koryŏ avec le renversement des vents, ou s'agissait-il de deux groupes différents ? La question est difficile à trancher en raison de l'imprécision des sources, en particulier chinoises, cependant les mouvements des flottes de l'année 1374 laissent clairement entrevoir l'existence de groupes distincts au Koryŏ et au Jiangnan. Comme nous l'avons expliqué plus haut, une flotte remonta cette année la côte ouest de la péninsule coréenne aux 3^e et 4^e mois¹³⁴², puis traversa en direction de la Chine, vraisemblablement le long de la côte du Liaodong, puis au Shandong vers le 7^e mois, avant de revenir sur les côtes coréennes au 9^e mois¹³⁴³. Alors que cette flotte était présente dans le nord-ouest du Koryŏ, une autre campagne débuta sur les côtes du Kyŏngsang, les pirates parvenant à détruire plus de 40 navires de guerre coréens¹³⁴⁴. Cette seconde flotte, forte de quelques trois cent cinquante navires, la plus grande flotte signalée jusqu'alors, s'attaqua à Happ'o¹³⁴⁵ au 4^e mois et brûla les navires de guerre de la garnison locale, occasionnant de lourdes pertes aux forces du Koryŏ¹³⁴⁶. Les attaques cessèrent ensuite sur la côte sud du Koryŏ, mais se portèrent sur les rivages orientaux, ravageant du 5^e au 8^e mois plusieurs points de la côte entre Ulju (蔚州 ; actuelle Ulsan 蔚山) et le district de Hoeyang (淮陽), tout au nord du Kangwŏn¹³⁴⁷. Il est probable qu'il s'agisse de la même flotte qu'au Kyŏngsang, qui poursuivit sa campagne vers le nord-est. Deux flottes distinctes étaient ainsi déjà actives au Koryŏ et dans le Nord de la Chine, quand une troisième apparut sur les côtes du Zhejiang. Les pirates attaquèrent d'abord Suzhou¹³⁴⁸, dans l'embouchure du Yangzi, puis les côtes du Zhejiang, avant de fuir par la route des Ryūkyū en passant semble-t-il par le Fujian¹³⁴⁹, mais furent rattrapés par la marine chinoise qui parvint à en tuer un grand nombre. Nous ignorons quand ils arrivèrent sur

¹³⁴¹ Cf. *infra*, « III.1.C.1 La campagne pirate de 1419 ».

¹³⁴² Notons également que le 29 du 4^e mois, une nouvelle attaque fut signalée sur l'île de Chayŏn (紫燕島 ; actuelle île de Yŏngjong 永宗島, où se trouve l'aéroport international d'Inch'ŏn), dans le golfe du Kyŏnggi (KRS : 44, 26b, 1374.4.29), mais il est impossible de dire s'il s'agit de la flotte du nord-ouest qui est revenue vers le sud, ou même un détachement de cette flotte, ou bien s'il s'agit de la flotte du sud qui s'est portée dans les eaux du Kyŏnggi, ou encore s'il s'agit d'un groupe isolé.

¹³⁴³ Cf. *supra*, p. 294.

¹³⁴⁴ KRS : 44, 25a (1374.3.20).

¹³⁴⁵ Actuel quartier de Masan (馬山), dans la ville de Ch'angwŏn (昌原市), prov. Kyŏngsang du Sud.

¹³⁴⁶ KRS : 44, 26a, 1374.4.17.

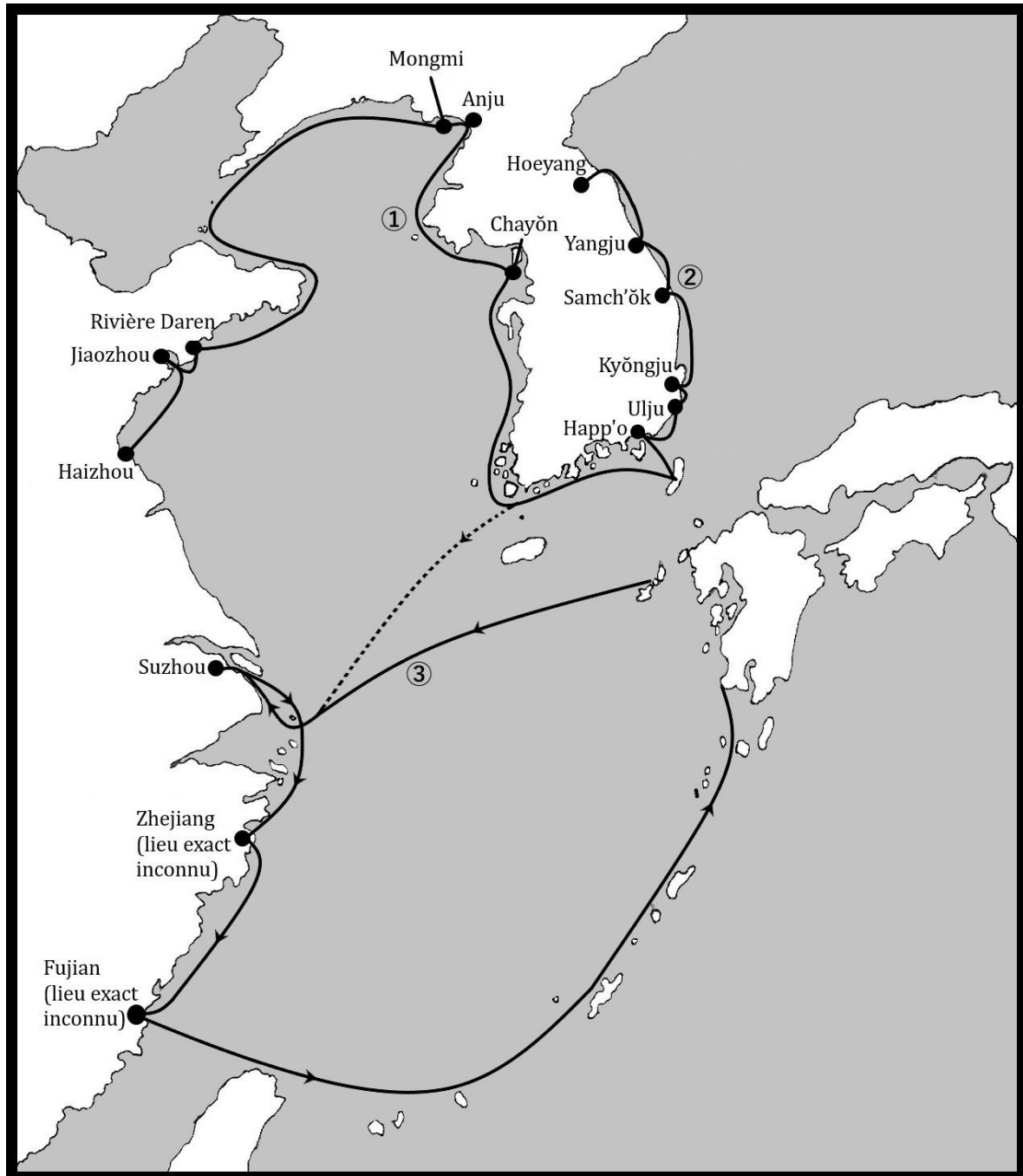
¹³⁴⁷ KRS : 44, 26b-32a (1374.5.20 ; 1374.5.24 ; 1374.5.28 ; 1374.6.10 ; 1374.8.4).

¹³⁴⁸ CHTB : j. 6, « Chronique des troubles japonais du Zhili » (直隸倭變紀), 1374.

¹³⁴⁹ MS : 138 (張赫傳).

les côtes chinoises (probablement avant le renversement des vents au 4^e ou 5^e mois), mais ils les quittèrent vers le 8^e mois¹³⁵⁰. Étant donné qu'ils débutèrent leur campagne par l'embouchure du Yangzi, ils arrivèrent probablement par la route des Gotō (ou du sud de la Corée), et repartirent par celle des Ryūkyū, alors que les deux autres flottes étaient encore actives sur chaque côte de la péninsule coréenne (Figure 35).

Figure 35 : Carte des campagnes pirates de 1374 (élaborée par l'auteur)



¹³⁵⁰ CHTB : j. 5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1374 ; *Jiajing Ningbofuzhi* : j. 22, « Livre de la défense maritime » (海防書), 1374.

En d'autres termes, il est clair que la flotte qui assaillit les flottes du Jiangnan cette année était indépendante des deux autres simultanément actives au Koryō et au Shandong. Dans la mesure où ce cas peut être extrapolé à l'ensemble des attaques survenues dans le Sud de la Chine entre 1369 et 1374, il semble que les flottes attaquant le Jiangnan étaient distinctes de celles qui ciblaient les côtes coréennes¹³⁵¹.

L'itinéraire suivi par la flotte qui pillait le Jiangnan en 1374 nous renseigne par ailleurs sur un autre aspect des routes de la piraterie : celles-ci empruntaient également la route des Ryūkyū pour se porter en Chine¹³⁵². Le *Tushubian* (achevé en 1577) signale également que les pirates japonais utilisaient fréquemment la route Japon - Ryūkyū - Taiwan¹³⁵³ - Fujian - Zhejiang pour lancer leurs pillages au début de la dynastie Ming¹³⁵⁴. Elle pouvait être ainsi empruntée pour quitter les côtes chinoises, comme ce fut le cas de la flotte de 1374, mais aussi pour traverser du Japon en Chine. Un passage de la monographie locale de Zhangzhou (漳州 ; au sud du Fujian, à la limite avec le Guangdong), *Zhangzhoufuzhi* (漳州府志 [Monographie de la préfecture de Zhangzhou]), datant de la fin des Ming, est fort instructif à ce sujet : « Lorsque les Japonais viennent piller [la Chine], ils suivent la direction du vent. Lorsque le vent du nord-est souffle avec force, alors ils passent par Satsuma ou les Gotō et arrivent aux Petits et Grands Ryūkyū¹³⁵⁵. Là, ils observent l'évolution des vents : si les vents du nord dominant, alors ils attaquent le Guangdong ; si les vents de l'est dominant, alors ils attaquent le Fujian »¹³⁵⁶, peut-on y lire. Le document étant plus tardif que l'époque concernée par notre étude¹³⁵⁷, il décrit

¹³⁵¹ Pour cette raison, nous les avons comptés comme des groupes distincts lorsque nous avons recensé plus haut le nombre de flottes simultanément actives entre 1350 et 1388.

¹³⁵² Ce fait est confirmé par un rapport parvenu à la cour du Chosŏn en 1418, qui expliquait clairement que les flottes pirates passaient fréquemment par le Sud de Kyūshū pour se rendre en Chine (CWS : 1418.3.14). Cf. *infra*, p. 361.

¹³⁵³ Le texte original parle de « Grand et petit Ryūkyū (*daxiao Luiqiu* 大小琉球), c'est-à-dire l'archipel okinawaïen et Taiwan.

¹³⁵⁴ *Tushubian* : j. 50, « Vents et courants à la mer » (海中風汛) : « Au début de cette dynastie, [les pirates japonais] passaient par les Grands et Petits Ryūkyū, longeaient le Fujian pour atteindre le Zhejiang. » (本朝初由大小琉球迂繞福建至浙).

¹³⁵⁵ C'est-à-dire Okinawa et Taiwan.

¹³⁵⁶ 倭之入寇、隨風所之、東北風猛、則由薩摩或五島至大小琉球、而仍視風之變遷、北多則犯廣東、東多則犯福建. *Zhangzhoufuzhi* 漳州府志 [Chronique de la préfecture de Zhangzhou] (édition de l'an 1 de Chongzheng 崇禎 [1627]) : j. 9, « Chronique des redevances et corvées » (賦役志), « Pensées sur les taxes maritimes » (洋稅考). Cité par YUN Sōngik, 2007 : 63.

¹³⁵⁷ Le *Zhangzhoufuzhi* est un ouvrage qui a connu de nombreuses révisions et augmentations au cours du temps. La première compilation daterait de 1011 (version aujourd'hui disparue), puis aurait fait l'objet de nombreux ajouts au cours des siècles suivants, et ce jusqu'au XIX^e siècle. La version utilisée ici est celle de 1628 (an 1 du règne de Chongzhen 崇禎).

probablement le fonctionnement des flottes pirates du XVI^e siècle. Cela étant, la dépendance au régime des vents est déjà une condition à laquelle devaient se soumettre celles du XIV^e siècle, aussi est-il probable qu'il en allait de même durant la période qui nous intéresse. Cela expliquerait ainsi la route suivie par les groupes qui se portèrent sur les rivages du Guangdong aux XIV^e – XV^e siècles.

Enfin, le dernier point à éclaircir concerne la circulation des flottes pirates entre le Shandong et le Jiangnan. L'historien Yun Sǒngik a déjà clairement mis en exergue dans ses travaux l'existence de correspondances entre les groupes actifs sur les côtes chinoises et ceux qui sévissaient au Koryŏ et montré qu'il s'agissait parfois des mêmes acteurs. Bien que nous partagions ses conclusions quant à l'existence d'une continuité entre les attaques répertoriées dans les sources coréennes d'un côté et chinoises de l'autre, nous sommes en désaccord sur un point de son analyse : pour Yun Sǒngik, certaines de ces flottes longeaient la côte occidentale de la Corée pour se porter dans le nord de la Chine, puis de là redescendaient vers le Jiangnan, avant de revenir ensuite vers le Japon soit par les Ryūkyū et le sud de Kyūshū, soit par la route des Zhoushan et des Gotō, parcourant ce faisant tout le pourtour de la mer de Chine en une seule campagne¹³⁵⁸. En d'autres termes, les pirates se lançaient volontiers dans de grandes circumnavigations de la mer de Chine orientale. Sa thèse s'appuie principalement sur un extrait des *Shilu* daté de 1370 :

倭夷寇山東、轉掠溫、台、明州傍海之民、遂寇福建沿海郡縣。福州衛出軍捕之、獲倭船一十三艘、擒三百餘人¹³⁵⁹

« Les barbares japonais pillèrent le Shandong, puis basculèrent et s'en furent razzier les populations du littoral de Wenzhou, Taizhou et Mingzhou. Ils pillèrent ensuite les districts des rivages du Fujian. La garde de Fuzhou opéra une sortie pour aller les capturer. Elle s'empara de treize navires japonais, et fit plus de trois cents prisonniers. »

Ainsi, pour Yun Sǒngik, l'utilisation du terme « basculer » (*zhuan* 轉), dans le sens de « changer de lieu » ou « changer de cible », montre qu'il y a continuité entre les deux

¹³⁵⁸ YUN Sǒngik, 2011 : 68-69.

¹³⁵⁹ MSL : 1370.6.

séries d'attaques, l'une au Shandong (dans le prolongement d'une série d'attaques sur la côte occidentale de la Corée) et l'autre au Zhejiang et au Fujian. Cependant nous ne sommes pas convaincu de l'exactitude de cette interprétation. Si nous portons à nouveau notre regard sur la carte répertoriant les attaques pirates en Chine entre 1350 et 1419, nous constatons que non seulement les attaques dans le nord du Jiangsu étaient rares, mais que par ailleurs, aucune attaque ne fut jamais rapportée entre l'embouchure du Huanghe et celle du Yangzi. Certes la zone était difficile à naviguer en raison des nombreux bancs de sable¹³⁶⁰, mais elle ne l'était probablement pas davantage que d'autres points des côtes chinoises et coréennes. Or, si les flottes pirates avaient l'habitude de suivre cette route, il paraît étrange qu'ils n'aient jamais assailli au passage cette portion de la côte chinoise. Nous avons par ailleurs noté les mouvements des flottes de 1374, qui montrent que la flotte présente dans le Nord de la Chine s'était retirée sur les côtes coréennes après avoir frappé, tandis qu'une autre flotte assaillait au même moment les côtes du Jiangnan. En conséquence, il semble que ce passage des *Shilu* signifie simplement qu'une flotte était présente au Shandong, mais que lorsque celle-ci se retira des côtes chinoises, probablement en direction des côtes coréennes, une autre fit irruption sur les côtes du Jiangnan. Si les compilateurs des *Shilu*, qui regroupent en une seule entrée toute une série d'attaques, ont pu estimer qu'il s'agissait du même groupe, tous les éléments à notre disposition indiquent plutôt que les attaques dans le Nord de la Chine et au Jiangnan étaient commises par des groupes distincts, et que les pirates japonais ne naviguaient généralement pas entre le Shandong et le Jiangnan.

En conclusion, il semble qu'il existait deux circuits principaux de la piraterie, du moins pour la période 1350-1388 : le premier partait des côtes japonaises et remontait les routes côtières de la péninsule coréenne, soit pour remonter la côte est, soit, le plus souvent, pour remonter la côte ouest. De là, les flottes pirates prolongeaient parfois leurs navigations vers le Nord de la Chine, soit en suivant la côte au-delà du Yalu en direction du Liaodong, soit éventuellement en traversant directement du Hwanghae au Shandong. Le second circuit traversait la mer de Chine orientale depuis les Gotō — ou éventuellement le Chōlla — directement vers le Jiangnan. Une fois leurs méfaits accomplis, les pirates pouvaient alors soit se retirer en empruntant la même route en sens inverse si les vents s'y prêtaient, soit poursuivre vers le sud en direction du Fujian puis quitter les

¹³⁶⁰ Cf. *supra*, p. 73.

côtes de l'empire du milieu via les Ryūkyū et le Sud de Kyūshū. Les flottes pouvaient également suivre cette route en sens inverse, passant d'abord par les Ryūkyū. Lorsqu'ils suivaient cette route, il était alors possible, en fonction de la direction des vents dominants, de faire voile vers le Guangdong.

II.1.B.3 Navires et tactiques pirates

Peu d'études se sont intéressées aux navires employés par les pirates japonais aux XIV^e et XV^e siècle. Il faut dire que les sources disponibles sur le sujet sont éparses, pour dire le moins. Nonobstant ce cruel manque de données, nous avons tenté de mettre en exergue quelques caractéristiques des embarcations pirates durant la seconde moitié du XIV^e siècle. Sur la base des informations que nous avons pu glaner, il semble que l'évolution des navires pirates ait connu deux grandes phases au cours du second XIV^e siècle, concomitantes avec les deux grandes sous-périodes de l'activité pirate décrites ci-dessus : une première phase durant les années 1350 et 1360, puis une seconde durant les années 1370 et 1380.

Plusieurs navires provenant des grandes flottes pirates furent capturés durant les années 1350-1360. Si dans la vaste majorité des cas, la taille de leur équipage n'est pas rapportée, l'histoire officielle conserve trois mentions pour les années 1350-1360, répertoriées dans le tableau suivant :

Tableau 2 : captures de navires pirates au Koryō avec mention de l'équipage, 1350-1369

Source	Année	Mois	Jour	Captures de navires	Indications sur l'équipage
KRS : 37	1350	5	27	1 (sur une flotte de 66 navires)	13 pirates tués
KRS : 38	1352	3	12	1 (sur une flotte d'au moins 20 navires)	2 pirates capturés, plusieurs tués
KRS : 39	1361	2	22	5 (effectif total de la flotte inconnue)	Plus de 30 pirates tués ou capturés

Ces quelques données, quoique très partielles et imprécises, suggèrent que les embarcations employées par les pirates durant ces années étaient de petite taille, ne portant guère plus d'une quinzaine de personnes. Complétons ces quelques mentions avec les chiffres avancés concernant la flotte qui ravagea les côtes du Sud de la Corée en 1364 : lorsqu'elle fut signalée pour la première fois au 3^e mois de l'année, elle comptait quelques 200 navires¹³⁶¹, puis lors de la mention suivante au 5^e mois, elle rassemblait cette fois 3 000 hommes¹³⁶². Cela représente donc une moyenne de 15 hommes par navire. Certes, ces chiffres doivent être pris comme de vagues estimations de la part des autorités coréennes plutôt que comme un décompte précis, mais ils fournissent toutefois un ordre de grandeur, qui semble cohérent avec la taille des navires capturés durant ces années. L'histoire officielle du Koryŏ rapporte en 1352 une autre affaire susceptible de nous fournir quelques éléments de réflexion : « le jour *chŏng-ch'uk*, le Commandant Yin Tang captura un navire japonais. Ordre fut donné de le déplacer sur l'Étang de l'Est¹³⁶³ pour l'examiner¹³⁶⁴ », peut-on lire dans le *Koryŏsa*. Le lieu de la capture n'est pas précisé, mais il est probable qu'elle eut lieu au Chŏlla, où se trouvait au même moment une grande flotte pirate¹³⁶⁵. Nous pouvons tirer deux observations du court passage : notons tout d'abord que les autorités coréennes considéraient le navire comme une construction exotique, qu'elles firent exposer dans l'enceinte palais afin de « l'examiner ». Cela suggère ainsi que sa structure différait sensiblement de celle des navires du Koryŏ. Par ailleurs, le navire ne pouvait être d'une taille imposante, car il aurait alors été impossible de le transporter jusqu'à l'étang de l'Est. Celui-ci se situait en effet à l'intérieur de la Muraille impériale (Hwangsŏng 皇城) et n'était relié à la mer par aucun cours d'eau. Il aurait ainsi fallu, pour

¹³⁶¹ KRS : 40, 36b, 1364.3.5.

¹³⁶² KRS : 40, 37b, 1364.5.

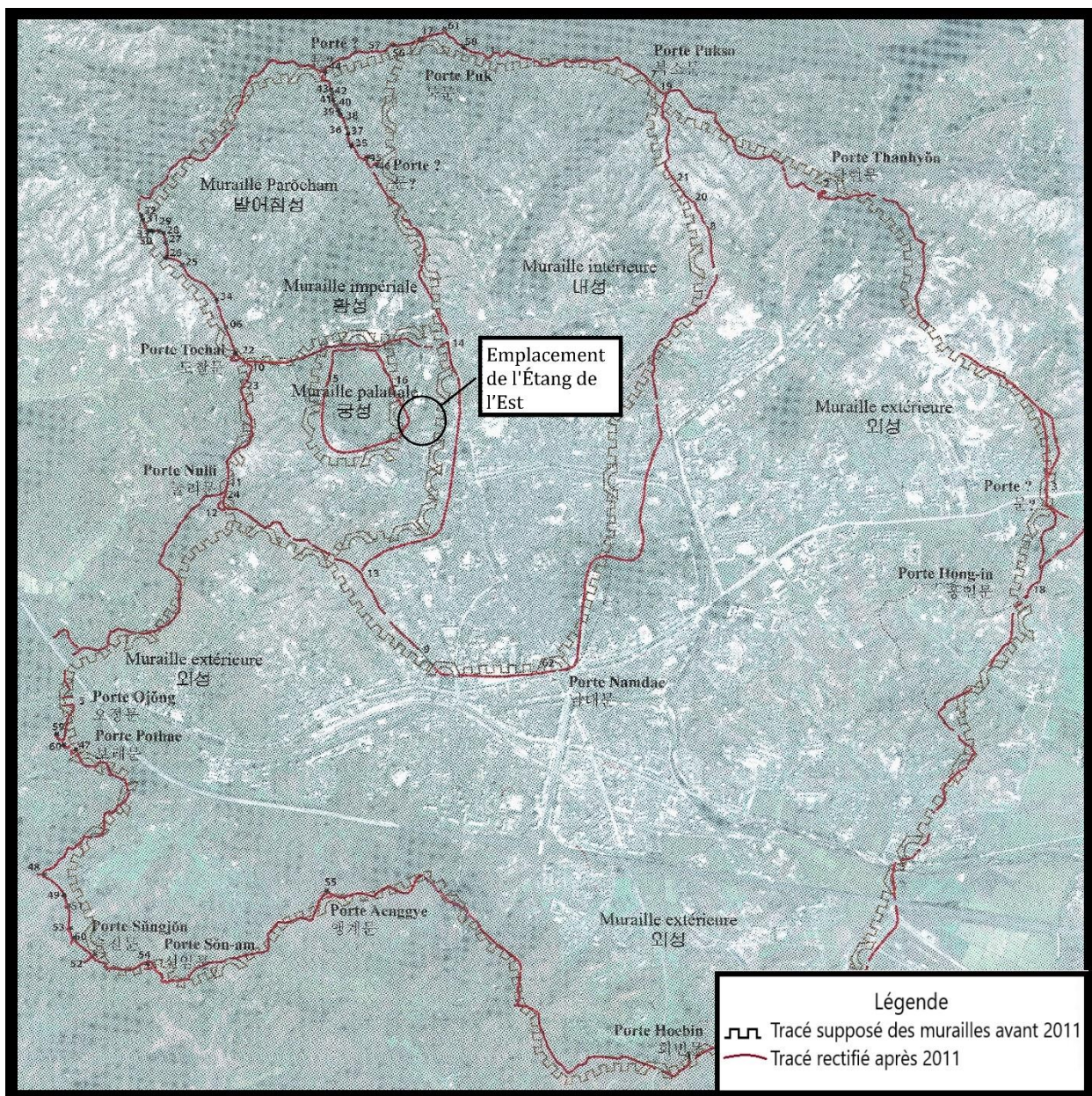
¹³⁶³ Le Tongji (« Étang de l'Est ») était un étang artificiel aménagé à l'intérieur de la muraille extérieure du palais, entre la porte Est de la muraille intérieure du palais (Tonghwamun 東華門) et la porte Est de la muraille externe (Kwi'inmun 歸仁門). Avec une circonférence d'environ un kilomètre, il servait généralement d'espace de divertissement pour le roi. Cf. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHE SUR LE PATRIMOINE CULTUREL, 2012 : 54. Pour un plan des murailles de Kaesŏng, cf. ECOLE FRANÇAISE D'EXTREME-ORIENT ET NATIONAL AUTHORITY FOR THE PROTECTION OF CULTURAL HERITAGE, 2017 : 26.

¹³⁶⁴ 丁丑 萬戶印璫獲倭船, 命泛東池, 觀之 (KRS : 38, 11a, 1352.7.7).

¹³⁶⁵ Cinq jours avant que l'ordre fût donné d'envoyer le navire capturé au palais, deux autres navires japonais avaient été capturés au Chŏlla (KRS : 38, 10b, 1352.7.2). Il est d'ailleurs possible que le navire envoyé au palais soit l'un de ces deux navires. Par ailleurs, Yin Tang possédait à cette époque le titre de « commandant du Chŏlla » 全羅道萬戶 (cf. KRS : 38, 24a, 1354.6.21), et fut de surcroît jeté en prison le mois suivant cette capture parce qu'il ne s'était pas lancé à la poursuite de la grande flotte pirate alors que la cour lui avait confié le commandement de plus de 1000 marins recrutés dans les Fleuves de l'Est et de l'Ouest (東西江 ; c'est-à-dire le fleuve Imjin 臨津江 et le port de Yesŏng, où se situait une base navale), et à Kyodong (喬桐) (KRS : 38, 12a, 1352.8.27). Il est par conséquent hautement probable que le navire capturé et envoyé à la capitale fit partie de la grande flotte alors active au Chŏlla.

le faire flotter sur l'étang, soit le faire passer par l'une des portes de l'enceinte, soit par-dessus cette dernière après l'avoir tracté sur terre du fleuve Yesöng à Kaesöng, ce qui d'un point de vue technique aurait été difficilement envisageable dans le cas d'un navire à fort tonnage tel qu'une jonque chinoise. Nous en déduisons donc que le navire était de taille relativement modeste et ne ressemblait pas aux navires du Koryö.

Figure 36 : Carte des murailles de Kaesöng à l'époque du Koryö (d'après ECOLE FRANÇAISE D'EXTREME-ORIENT ET NATIONAL AUTHORITY FOR THE PROTECTION OF CULTURAL HERITAGE, 2017) avec l'emplacement de l'Étang de l'Est



Ces éléments sont certes ténus, mais ils pointent tous dans la même direction : les navires employés par les flottes japonaises durant les années 1350 et 1360 étaient selon toute vraisemblance des « pirogues à bordés » (*junkōzōsen* 準構造船), des navires typiques du Japon des époques Heian et Muromachi dont la capacité d'emport ne dépassait pas les 30 tonnes pour les plus grands et qui ne pouvaient embarquer guère plus d'une vingtaine de passagers¹³⁶⁶. Quoique de tels esquifs ne fussent pas adaptés à la navigation hauturière et se contentaient probablement de suivre les routes côtières, ils possédaient les qualités essentielles pour faire un bon navire pirate. Pascal Arnaud écrit en effet au sujet de la piraterie dans la Méditerranée antique que cette activité impliquait que les navires répondent à un cahier des charges défini : un navire pirate devait être suffisamment rapide et maniable pour donner la chasse à ses proies, mais aussi pour échapper à d'éventuels poursuivants, et devait par ailleurs faciliter l'abordage et le transbordement des cargaisons. Ainsi, explique Arnaud, « le navire pirate idéal est un navire allongé, léger et rapide, propulsé à la rame, éventuellement associé à la voile, et non ponté¹³⁶⁷ », une description qui correspond mot pour mot aux pirogues à bordés du Japon médiéval. Les navires japonais étaient en effet généralement plus rapides que leurs homologues coréens¹³⁶⁸. Notons par ailleurs que les navires employés par les pirates japonais durant les années 1350-1360 maîtrisaient les manœuvres évasives pour échapper aux navires militaires chinois. Le lettré chinois Wu Sidao (烏斯道 ; ?- ?) explique en effet en 1357 le point suivant au sujet des navires japonais qui attaquaient les transports de taxe chinois¹³⁶⁹ :

然彼與海習檣櫓、剽輕出入波濤中若飛、有不利則掎沙石、大舟卒不可近此、不可不豫計也¹³⁷⁰

« Mais [les pirates japonais] ont appris le [maniement du] mât et de la rame à la mer ; [lorsqu'ils] commettent des pillages, ils vont et viennent avec légèreté

¹³⁶⁶ Cf. *supra*, p. 114.

¹³⁶⁷ ARNAUD, Pascal, 2016 : 49.

¹³⁶⁸ CWS : 1403.6.11 [4] ; 1413.1.14 [1] ; 1420.11.17 [2].

¹³⁶⁹ Nous reviendrons plus bas sur l'organisation des transports de taxe, mais il est possible que les faits décrits ici se déroulent sur les côtes coréennes. Cf. *infra*, « II.3.A.3 L'évolution des circulations maritimes en mer de Chine ».

¹³⁷⁰ Wu Sidao 烏斯道 (?-?), *Chuncaozhaiji* 春草齋集 [Recueil de Chuncaozhai] : j. 8, « Introduction au départ du Gestionnaire Chen Zhongkuan sous les ordres du Maréchal pour la capture des pirates japonais » (送陳仲寬都事從元帥捕倭寇序) ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 199-200.

parmi les vagues comme s'ils s'envolaient ; s'ils se trouvent en situation désavantageuse, alors ils tirent [leurs navires] sur le sable et les pierres, et les troupes des grands navires ne peuvent s'en approcher. Il est impossible de ne pas se prémunir [contre eux]. »

Les navires pirates étaient ainsi parfaitement adaptés à leur activité : petits, légers et rapides, ils permettaient à leurs propriétaires de mener des actions fulgurantes prenant leurs proies par surprise et de se retirer avec célérité avant que les troupes chinoises ou coréennes aient le temps de se lancer à leur poursuite. Non seulement cela, mais ils possédaient un faible tirant d'eau et pouvaient ainsi s'avancer sur les récifs et les bancs de sable, fort nombreux le long des côtes chinoises et coréennes, leur permettant d'échapper aux grands navires de guerre qui ne pouvaient pas les suivre sur les hauts-fonds. La description des pratiques pirates n'est d'ailleurs pas sans rappeler la pratique courante au Japon de tirer les navires sur la grève pour les mettre à l'abri en cas d'intempérie¹³⁷¹, une pratique rendue possible par leur faible taille et relative légèreté, ainsi que l'absence de quille. Ainsi, la description proposée par Wu Sidao conforte l'idée que les navires employés par les pirates durant les années 1350 et 1360 étaient bel et bien des « pirogues à bordés » typiques du Japon médiéval, un type de navire qui comme nous l'avons expliqué ne portaient généralement pas plus d'une vingtaine de membres d'équipages (généralement moins) en raison des limitations imposées par leur structure. Cette estimation de la taille moyenne des navires durant les années 1350 et 1360 nous permet ainsi de fournir un ordre de grandeur du nombre de pirates au sein des flottes. Sur la base des quelques chiffres fournis par les sources, il semble que les flottes regroupaient une centaine de navires durant les années 1350¹³⁷² et environ 200 durant les années 1360¹³⁷³. L'exception notable est la mention de la flotte de 1358, qui aurait comptabilisé un total de 400 navires, si l'on en croit la biographie officielle de Ch'oe Yōng¹³⁷⁴, un chiffre qui paraît toutefois quelque peu élevé pour la période. Ainsi, si l'on prend ces estimations, le nombre d'individus semblait osciller entre 1 000 et 3 000

¹³⁷¹ ADACHI Yūsuke, 1998 : 25.

¹³⁷² Les sources rapportent un maximum de 100 et 66 navires en 1350 (KRS : 37, 22b, 1350.4.14 ; 1350.5.27), et 130 navires en 1351 (KRS : 37, 24a, 1351.8.10).

¹³⁷³ 213 navires furent signalés en 1363 (KRS : 40, 28a, 1363.4.20) et plus de 200 en 1364 (KRS : 40, 36b, 1364.3.5).

¹³⁷⁴ KRS : 113, 23b (崔瑩傳).

hommes (et peut-être jusqu'à 6 000 si l'on accepte le chiffre fournit par la biographie de Ch'oe Yǒng) durant les années 1350 et 1360, une force conséquente.

Toutefois, de nouveaux types de navires, d'une taille largement supérieure à ceux qui étaient couramment employés au Japon, firent leur apparition au sein des flottes pirates à partir des années 1370. Lors de la bataille navale de Kwan'ümp'o en 1383, l'avant-garde de la flotte pirate était composée de vingt grands navires portant chacun 140 hommes¹³⁷⁵, soit un équipage presque dix fois plus nombreux qu'une pirogue à bordés japonaise. L'année suivante, la marine coréenne captura deux navires pirates, massacra son équipage, et délivra 80 prisonniers coréens à leur bord¹³⁷⁶, soit une moyenne de 40 prisonniers par navires, auxquels il faut ajouter l'équipage, dont le nombre n'est pas précisé. La piraterie avait clairement changé d'échelle, à tel point que les embarcations pirates recevaient parfois l'appellation de « grand navire » (*taesŏn* 大船) dans les sources coréennes¹³⁷⁷. Comment expliquer une telle évolution des capacités nautiques des pirates ?

Pour élucider cette question, il est d'abord important de noter que les premières allusions à l'utilisation de grands navires au sein des flottes pirates se rencontrent dans les sources du début des Ming, et concernent les groupes qui sévissaient sur les côtes du Jiangnan. En effet, les annales véridiques des Ming rapportent qu'en 1369, première année où les pirates japonais sévirent dans le Sud de la Chine, « les Japonais allaient et venaient dans les îles, et attaquaient fréquemment Suzhou et Chongming, tuaient ou blessaient les habitants, dérobaient leurs biens. Toutes les zones côtières en souffraient. Finalement, nous vainquîmes leurs troupes, capturâmes quatre-vingt-douze pirates japonais, et récupérâmes leurs armes et navires de mer¹³⁷⁸. » Certes, ce premier passage ne mentionne pas directement la taille des navires capturés, mais ils sont décrits comme étant des « navires de mer » (*haisao* 海艘). Il paraît douteux qu'aux yeux des autorités chinoises, des pirogues à bordés japonaises aient pu être qualifiées de « navires de mer », un terme généralement employé pour désigner des jonques hauturières¹³⁷⁹. L'année

¹³⁷⁵ KRS : 113, 57b-58a (鄭地傳, 1383).

¹³⁷⁶ KRS : 135, 21b-22a, 1384.12.

¹³⁷⁷ La première mention de la possession de « grands navires » par les pirates date de 1377 (KRSCY : 30, 1377.5).

¹³⁷⁸ 倭出沒海島中、數侵掠蘇州、崇明、殺傷居民、奪財貨、沿海之地皆患之、遂敗其衆、獲倭寇九十二人、得其兵器海艘 (MSL : 1369.4.24.).

¹³⁷⁹ Voir par exemple MS : 5, 1402.5, *gui-si* 癸巳.

suivante, les troupes chinoises combattirent les pirates qui assaillaient les côtes du Zhejiang, et parvinrent à capturer quelques treize navires et plus de trois cents pirates vivants¹³⁸⁰, soit une moyenne de vingt-trois hommes par navire, sans compter ceux qui furent tués dans les combats, dont les sources ne précisent pas le nombre. Une telle moyenne implique que ces navires étaient plus grands que les navires japonais ordinaires. En 1373, les troupes chinoises capturèrent cette fois-ci deux navires ainsi que 74 pirates et quatre captifs enlevés par ces derniers¹³⁸¹, soit une moyenne de 39 passagers par navire, un chiffre qui encore une fois ne tient pas compte des pirates tués dans les combats. Il est donc évident que les navires employés par les pirates le long des côtes du Jiangnan au début de la dynastie des Ming étaient bien plus grands que ceux qu'ils employaient jusqu'alors sur les côtes du Koryŏ et dans le Nord de la Chine. Cela se comprend aisément si l'on tient compte du fait que pour se rendre de Kyūshū à l'embouchure du Yangzi, il fallait emprunter la route hauturière, soit depuis le sud de la Corée, soit via les Gotō. Or, nous l'avons dit, les pirogues à bordés japonaises n'étaient pas adaptées à la navigation hauturière, une des raisons pour lesquelles jusqu'à l'époque des Yuan, l'essentiel des circulations entre Kyūshū et le Sud de la Chine était assuré par des jonques telles que le célèbre navire de Sin'an, et qui opérées par des marins chinois ou sino-japonais¹³⁸². Si l'on ajoute à cela le fait que les groupes pirates qui ciblerent le Jiangnan au début de l'époque des Ming comptaient dans leurs rangs nombre d'émigrés chinois qui avaient fui le nouveau régime¹³⁸³, il est vraisemblable que les navires employés par ces groupes pirates ne fussent pas des navires japonais mais des jonques chinoises.

Après 1375, ces flottes sino-japonaises disparurent du Jiangnan, tandis que l'activité pirate s'intensifia dans la péninsule coréenne. Si comme nous le supposons les groupes actifs dans le Sud de la Chine déplacèrent leur activité au Koryŏ et s'ajoutèrent aux flottes déjà actives au Koryŏ, cela expliquerait l'apparition de navires de grande taille sur les côtes coréennes dans les années 1370. Ce fait est d'ailleurs reflété dans les sources coréennes à travers la terminologie employée pour désigner lesdits navires. Nous avons eu l'occasion d'expliquer dans la première partie de cette étude que le sinogramme 船 (ch. *bo* ; cor. *pak* ; jap. *haku*) désigne dans les sources médiévales d'Asie orientale un navire de

¹³⁸⁰ MSL : 1370.6.

¹³⁸¹ MSL : 1373.7.27.

¹³⁸² Cf. *supra*, « I.3.A L'activité des marchands chinois ».

¹³⁸³ Cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

grande taille adapté à la navigation hauturière¹³⁸⁴. Il convient ainsi de le distinguer du caractère 船 (ch. *chuan* ; cor. *sŏn* ; jap. *sen*) qui, lui, servait à désigner de façon générique tout type de navire sans distinction de taille ou de fonction. C'est généralement sous la forme de *shangbo* (商舶 ; cor. *sangbak* ; « nef marchande ») que ce sinogramme apparaît dans les textes coréens médiévaux. La première occurrence du terme dans l'histoire officielle date de 1058, et servait à désigner les navires marchands des Song qui visitaient régulièrement les côtes coréennes¹³⁸⁵. La majeure partie des occurrences ultérieures servent également à désigner les jonques marchandes chinoises¹³⁸⁶. Nous avons cependant eu l'occasion de citer le cas d'un groupe de marchands japonais qui, revenant de Chine, s'échoua sur les côtes du Chŏlla en 1324, et dont le navire était une jonque du même type que le Sin'an¹³⁸⁷. Or, le navire fut désigné dans le *Koryŏsa* sous le terme de *waebak* (倭舶), littéralement « grand navire hauturier japonais », ou « nef japonaise ». Il

¹³⁸⁴ Le *Guangyun* (廣韻 ; Dictionnaire de sinogrammes classés par rimes des Song, publié en 1008) lui donne pour définition : « grand navire de mer » 海中大船 (*Guangyun* 廣韻, « Bai » 白). Le caractère était fréquemment employé dans les textes chinois des Song, des Yuan ou des Ming pour former le mot *haibo* (海舶), littéralement « grand navire de mer », renforçant ainsi l'idée qu'il désignait spécifiquement des jonques adaptées à la navigation hauturière. On le retrouve encore plus fréquemment dans le mot *shangbo* (商舶), littéralement « grand navire marchand », car il servait avant tout à désigner les jonques qui se rendaient à l'étranger pour commercer, des navires tels que l'épave de Quanzhou ou le Sin'an. Il entre également dans la composition du terme « office du commerce maritime » (*shibosi* 市舶司), organisme chargé de superviser et réguler le commerce extérieur dans les ports chinois désignés à cet effet. Comme nous l'avons expliqué plus haut dans cette étude, nous traduirons *bo* par le terme de « nef », qui au Moyen Âge servait également à désigner un « grand navire à voiles », afin de différencier son utilisation avec celle du terme *chuan* (« navire ») (cf. *supra*, p. 203).

¹³⁸⁵ KRS : 8, 11b, 1058.8.7.

¹³⁸⁶ Voir par exemple KRS : 27, 2a, 1271.1.12 ; KRSCY : 8, 1118.3 ; 13, 1184.9. Notons toutefois deux cas d'utilisation discordante du sinogramme *pak* (舶) dans les sources coréennes. La première date de 1378, lorsque la cour débattait de la question de déplacer la capitale vers l'intérieur des terres, dans un lieu nommé Hyŏpkye 峽溪, pour la protéger des incursions pirates. La conclusion à ce débat fut telle que suit : « La cour (le conseil) délibéra et estima que Hyŏpkye étant située dans une vallée reculée au milieu de montagnes, les convois de taxes ne passaient pas, aussi abandonna-t-on [le projet]. » 朝議尋以峽溪, 僻在山谷, 漕舶不通, 遂寢 (KRS : 133, 39b-40a, 1378.11). Ici, le caractère *pak* (舶) associé au caractère *cho* (漕), qui signifie « transport par voie maritime ou fluviale », et qui est généralement utilisé dans le mot *choun* (漕運), désignant les convois de taxes¹³⁸⁶. On ne trouve que deux autres occurrences du terme *chobak* (漕舶) pour désigner les convois de taxes dans le *Koryŏsa* et les Annales de l'époque de Chosŏn : une fois en 1398 (CWS : 1398.5.12 [4]), et l'autre en 1882 (CWS : 1882.9.14 [5]). Il s'agit donc d'un terme rare pour désigner les navires convois de taxes, appelés *ch'omasŏn*. L'autre exception à l'utilisation du caractère *pak* (舶) date de 1381. À cette époque, les derniers pirates qui avaient survécu à la bataille de Hwangsan l'année précédente et avaient trouvé refuge sur le mont Chiri, tentèrent de regagner les côtes du Japon : « Les pirates ayant survécu se précipitèrent vers la mer, volèrent un petit navire et s'enfuirent. L'ancien sous-préfet Na Kongŏn les poursuivit sur un navire rapide, les rattrapa et les mit tous hors d'état de nuire, et en captura treize vivants. » 餘賊走海, 竊小舶而遁, 前少尹羅公彥, 以快船追及, 盡殺之, 擒十三人 (KRS : 134, 28b, 1381.4). Il s'agit sans doute de l'utilisation du terme *pak* la plus incongrue, puisqu'il est associé au terme *so* 小 (« petit »), aussi le mot formé veut-il littéralement dire « petit grand navire hauturier », ce qui est évidemment antinomique. Il semble donc qu'il s'agisse d'une erreur de scribe.

¹³⁸⁷ Cf. *supra*, « I.1.C.4 Les jonques chinoises, maîtresses de la navigation hauturière ».

est donc clair que, bien que les sources coréennes désignent ce navire comme « japonais », il s'agissait en réalité d'une jonque chinoise. Le terme de *waebak* apparaît à nouveau dans les sources coréennes dans la seconde moitié du XIV^e siècle, cette fois-ci pour désigner les navires pirates. Les occurrences de ce terme de « nef japonaise » appliqué aux navires pirates dans l'histoire officielle (cinq au total¹³⁸⁸) sont concentrées entre 1373¹³⁸⁹ et 1382¹³⁹⁰, c'est-à-dire durant la période d'intensification de la piraterie et au moment où la taille de leurs navires augmentait considérablement. En conséquence, il est fort probable que l'emploi de ce vocable reflète l'utilisation de jonques chinoises au sein des flottes pirates durant le pic d'intensité de la piraterie japonaise au Koryŏ. Les raisons du changement d'échelle de la piraterie seraient ainsi imputables à la participation de groupes chinois ou tout du moins sino-japonais aux campagnes dans la péninsule coréenne¹³⁹¹. Notons qu'estimer le nombre d'individus par flotte sur la base du nombre de navires s'avère plus délicat que pour la période 1350-1360, car il est probable que la transition d'un type de navire à l'autre ne se fit pas d'un coup et que nombre de flottes étaient probablement mixtes, comptant en leur sein des jonques et des pirogues à bordés. Les flottes atteignirent en effet leur taille maximale durant les années 1370, avec 350 navires signalés en 1374¹³⁹², et 500 en 1379 et 1380¹³⁹³. Si l'on appliquait une moyenne

¹³⁸⁸ KRS : 44, 3b-4a, 1373.6.26 ; 133, 7b, 1375.9 ; KRSCY : 30, 1377.4 ; KRS : 114, 15a-b, 羅世傳, 1380 ; 113, 57a, 鄭地傳, 1382.

¹³⁸⁹ « Les nef japonaises se rassemblèrent dans les fleuves de l'Est et de l'Ouest, pillèrent Yangch'ŏn, et atteignirent finalement la préfecture de Hanyang [actuelle Seoul], brûlèrent les maisons, tuèrent et enlevèrent la population. [La contrée] fut plongée dans le tumulte sur plusieurs centaines de *li*, et Kaesŏng trembla. » 倭舶集東西江, 寇陽川, 遂至漢陽府, 燒廬舍, 殺掠人民, 數百里騷然, 京城大震 (KRS : 44, 3b-4a, 1373.6.26 ; l'affaire est également rapportée dans la biographie de Ha Ŭlji (河乙沚 ; ?-?). Cf. KRS : 114, 37, 河乙沚傳).

¹³⁹⁰ « En l'an 8 [de U], [Chŏng Chi] fut nommé Maréchal de camp des voies maritimes. Cinquante nef japonaises pénétrèrent dans Chinp'o. [Chŏng] Chi les attaqua et les mit en déroute. Il les poursuivit jusqu'aux îles Kunsan et en captura quatre. » 八年爲海道元師, 倭舶五十艘入鎮浦, 地擊走之, 追至群山島, 獲四艘 (KRS : 113, 57a, 鄭地傳, 1382).

¹³⁹¹ Notons que l'apparition du terme de *waebak* dans les sources coréennes (1373) précède le basculement des flottes du Jiangnan vers les côtes coréennes (à partir de 1375). Comme nous l'expliquerons plus bas, il est possible que ce basculement ait été motivé par le développement de relations diplomatiques entre le prince Kaneyoshi de la cour du Sud et la cour des Ming, à partir de 1371, ainsi qu'au ralliement de Shimazu Ujihisa à la cour du Sud en 1375, de sorte que ce basculement aurait en réalité été graduel entre 1371 et 1375 (cf. *infra*, p. 466).

¹³⁹² KRS : 44, 26a, 1374.4.17.

¹³⁹³ *Kyŏngju hojang sŏnsaeng an* (cité dans No Myŏnggho, et al., 2000 : 346-349) ; KRS : 114, 15a-b (羅世傳). Notons toutefois qu'il s'agit là des effectifs des flottes les plus nombreuses, mais plusieurs flottes étant alors actives, il est possible que certaines d'entre elles possédaient des effectifs moindres. Ainsi la flotte qui assaillit Cheju au 6^e mois de 1377 comptait 200 navires (KRS : 133, 28a, 1377.6) et celle qui fut signalée au Kyŏngsang au 11^e mois de la même année en comptait 130 (KRS : 133, 32b, 1377.11). Il est possible qu'il s'agisse du même groupe, dont les effectifs comprendraient ainsi entre 130 et 200 navires. Si l'on est loin des 500 navires signalés en 1379 et 1380, il s'agit toutefois de flottes conséquentes.

de 100 hommes par navire, cela représenterait un total 50 000 pirates en 1379 et 1380, un effectif que même le plus puissant seigneur du Japon aurait peiné à mobiliser¹³⁹⁴. Tous les navires ne portaient donc probablement pas autant d'hommes que ceux qui formaient l'avant-garde de la flotte pirate à la bataille de Kwan'ümp'o, et une partie non négligeable des flottes pirates au Koryō était probablement encore constitué de navires de petite taille. Notons que le nombre de navires composant les flottes eut tendance à décroître au cours des années 1380 : 120 navires à la bataille de Kwan'ümp'o en 1383¹³⁹⁵, 150 à Hamju en 1385¹³⁹⁶, etc. S'il est clair que la piraterie entamait alors son déclin, il faut néanmoins tenir compte de la taille moyenne des navires de l'époque, supérieure à celle des navires employés durant les années 1350 et 1360, de sorte que le nombre total d'individus par flotte ne décrivit pas proportionnellement au nombre de navires¹³⁹⁷, ce qui signifie que les grandes flottes durant ces années étaient encore en mesure de rassembler plusieurs milliers d'hommes.

L'utilisation de ces grands navires au sein des flottes japonaises semble refléter l'évolution de l'activité pirate durant le pic d'intensité. Désormais, la discrétion et la rapidité d'action n'étaient plus de mise. Les pirates n'hésitaient plus à se mesurer directement aux marines de guerre, comme le montre le récit de la bataille de Kwan'ümp'o en 1383. Les vingt grands navires de l'avant-garde pirate allèrent directement aux devants de la marine coréenne, et « les drapeaux et oriflammes des pirates couvraient l'horizon, leurs sabres et hallebardes luisaient sur la mer¹³⁹⁸ ». Clairement, l'objectif était désormais davantage de faire forte impression sur l'ennemi que de le prendre au

¹³⁹⁴ Si le *Taiheiki* évoque des batailles rassemblant parfois plusieurs centaines de milliers de combattants, il est clair qu'il s'agit là d'un chiffre complètement fantaisiste. En revanche le nombre de morts pour chaque affrontement, généralement quelques centaines pour les combats les plus meurtriers, est sans doute bien plus proche de la réalité. Il n'existe aucune source fiable mentionnant les effectifs des armées seigneuriales durant les conflits des cours du Sud et du Nord, aussi les historiens ne s'accordent pas sur ce point, mais il est en tout cas douteux que les armées les plus grandes soient parvenues à rassembler plus de quelques dizaines de milliers d'hommes (pour une synthèse des travaux concernant l'évolution martiale du Japon au XIV^e siècle, cf. FARRIS, William, W., 2006 : 295-296). Dans de telles conditions, la probabilité pour qu'une armée pirate ait atteint ne serait-ce que dix-mille individus paraît peu réaliste.

¹³⁹⁵ KRS : 113, 57b-58a, 鄭地傳.

¹³⁹⁶ KRSCY : 32, 1385.9.

¹³⁹⁷ Les charpentiers de marine japonais développèrent par ailleurs de nouveaux types de navires, entièrement faits de planches, et dont la taille était supérieure à celle des anciennes pirogues à bordés. Les premières mentions de tels navires au Japon datent de la première moitié du XV^e siècle (sur ce point, cf. *infra*, « III.3.B.2 Les progrès de la construction navale japonaise »), mais il est possible qu'ils fussent employés au sein des flottes dès la fin du XIV^e siècle, de sorte que les années 1380 furent peut-être une période de transition entre les flottes mixtes comptant des pirogues à bordés et des jonques chinoises, et des flottes incorporant ce nouveau type de navire. Malheureusement, les sources ne permettent pas de dater de façon plus précise le moment où cette transition s'opéra.

¹³⁹⁸ 賊旗幟蔽空, 劍戟耀海 (KRS : 113, 57b-58a, 鄭地傳, 1383).

dépourvu. Sans doute était-il désormais plus avantageux de posséder des navires permettant d'embarquer beaucoup d'hommes, mais aussi plus de butin, que des navires rapides et discrets, la razzia sur les côtes constituant l'essentiel de leur activité¹³⁹⁹. « Les flottes organisées peuvent en revanche opérer sur des navires de guerre. (...) Une telle intervention de grand style était possible dans un univers où les flottes de pirates étaient organisées sur le modèle des flottes de guerre, placées sous un commandement unique »¹⁴⁰⁰, écrit Pascal Arnaud au sujet de la piraterie en Méditerranée classique. Si l'on ne peut pas nécessairement parler de « navires de guerre » en ce qui concerne les jonques chinoises, qui se rapprochaient probablement davantage des jonques marchandes que des navires militaires des Yuan et des Ming, la flotte de Kwan'ümp'o, avec son avant-garde et ses « drapeaux et oriflammes » avait sans nul doute de forts airs de marine de guerre. Notons d'ailleurs que les tactiques employées à la mer par les pirates dès les années 1360 dénotent un haut degré de cohésion et de coordination, et ce avant l'introduction des grandes jonques, comme le dénote le récit des combats autour de l'île d'Ijak (伊作島¹⁴⁰¹) en 1364. Cet épisode permettant d'une part d'illustrer le déroulement du combat naval et ne manquant d'autre part pas d'épisme, nous ne résistons pas à l'envie de le partager dans sa totalité avec notre lecteur :

邊光秀, 恭愍時, 爲兵馬使. 國家以全羅軍須漕運, 阻倭不得通, 選東北界武士, 刷喬桐·江華·東·西江戰艦八十餘艘, 命光秀及兵馬使李善, 分將往護之. 至代島, 有內浦民被虜者, 逃來告曰, “賊伏兵伊作島, 不可輕進.” 善不聽, 鼓譟先進. 賊以二艘逆之佯退, 光秀等追之, 俄而賊五十餘艘圍之. 兵馬判官李芬孫·中郎將李和尚等, 先與戰, 盡爲賊所殺, 諸船兵, 望見喪魄, 投海死者十八九. 光秀·善等觀望, 不戰而退, 戰卒大呼曰, “兵馬使何棄士卒而退耶? 願小駐, 爲國破賊.” 光秀等終不救, 士卒無所恃, 氣益沮喪, 由是大敗. 唯副使朴成龍力戰, 身中數矢, 所乘船僅全. 兵馬判官全承遠與判官金鉉·散員李天生, 殊死戰, 賊追之不敢近. 賊船二艘, 忽從西橫擊, 士卒不能支, 皆投水, 獨承遠力戰, 中數槍亦投水, 然善

¹³⁹⁹ Comme nous l'expliquerons plus bas, les transports de taxes coréens furent paralysés par l'activité pirate et cessèrent de fonctionner durant le pic d'intensité de la piraterie (cf. *infra*, p. 514). En conséquence, il est probable que l'essentiel de leurs déprédations s'effectuaient à terre durant ces années.

¹⁴⁰⁰ ARNAUD, Pascal, 2016 : 50.

¹⁴⁰¹ Ce toponyme correspond à l'archipel actuel qui regroupe la « Grande Ijak » (Taeijakto 大伊作島) et la « Petite Ijak » (Soijakto 小伊作島), à l'est de Tökchöktö (德積島).

泗故, 得不死登船. 有一卒中矢亦投水, 援舷不能上, 承遠引登船, 晝夜手櫂三日, 得到南陽府. 戰艦還者, 唯光秀·善等船二十艘而已, 喬桐·江華·東·西江, 哭聲相聞. 光秀等竟不坐, 國人恨之. 後辛屯譖光秀, 流三陟.¹⁴⁰²

« Durant [le règne de] Kongmin, Pyöng Kwangsu était Commandant en chef. Comme les transports de taxes du Chölla étaient bloqués par les Japonais et ne pouvaient pas avancer, l'État avait mobilisé des troupes des confins du Nord-est ainsi que quatre-vingts navires de guerre de Kyodong, Kanghwa et des fleuves Est et Ouest, et ordonné à [Pyön Kwangsu] et au Commandant en chef Yi Sön de se répartir [le commandement de ces forces] et d'aller escorter [les transports de taxes]. [Lorsqu']ils parvinrent à l'île de Tae, un habitant de Naep'o¹⁴⁰³ qui avait été capturé par les pirates et était parvenu à s'enfuir, vint leur rapporter que les pirates étaient embusqués à l'île d'Ijak, et qu'il ne fallait pas procéder à la légère. [Yi] Sön n'écoula pas et tambour battant fit marche avant. Deux navires pirates les défièrent [puis] feignirent de battre en retraite. [Pyön] Kwangsu et les autres les prirent en chasse quand tout à coup plus de cinquante navires pirates les encerclèrent. L'Aide-de-camp Yi Punson, le Maréchal de camp Yi Hwasang et d'autres engagèrent d'abord le combat, et furent tués par les pirates jusqu'au dernier. Les troupes sur les navires observant la scène perdirent tout courage. Huit ou neuf sur dix d'entre eux se jetèrent à l'eau et périrent. [Pyön] Kwangsu et [Yi] Sön assistèrent à la scène et battirent en retraite sans combattre. Les soldats qui se battaient les appelèrent à grands cris : "Commandants, comment donc abandonnez-vous vos hommes et battez en retraite ? De grâce, restez encore un peu et repoussez l'ennemi pour le pays !" Au final, Kwangsu et les autres ne se portèrent pas à leur rescousse et les soldats n'eurent personne vers qui se tourner. Encore plus abattus, ils subirent de ce fait une lourde défaite. Seul l'Envoyé en second Pak Söngnyong résista [aux pirates] et fut atteint de plusieurs flèches, [mais] son navire réchappa de justesse. L'Aide-de-camp Chön Süngwön, le Secrétaire général Kim Hoeng et le Capitaine Yi Ch'önsaeng en particulier combattirent avec l'énergie du désespoir et les pirates les poursuivirent mais ne parvinrent

¹⁴⁰² KRS : 114, 23a-24a (邊光秀傳) ; KRSCY : 28, 1364.3.

¹⁴⁰³ Naep'o (內浦 ; litt. « la rade intérieure ») désigne vraisemblablement la zone au nord du Ch'ungh'öng du Sud, au niveau des villes de Tangjin (唐津市) et Sösan (瑞山市). Cf. MUN, Kilju, 2016 : 31-33.

pas à les approcher. Deux navires pirates lancèrent subitement une attaque le long du côté ouest, aussi les soldats ne purent-ils résister et se jetèrent tous à l'eau. Seul [Chŏn] Sŭngwŏn continua à se battre, [mais] reçut plusieurs coups de pique et tomba lui aussi à la mer. Cependant, comme il était bon nageur, il échappa à la mort et se hissa dans un bateau. Il y avait un soldat qui avait reçu une flèche et était tombé à l'eau, il agrippait le bord du navire mais ne pouvait monter. [Chŏn] Sŭngwŏn le tira sur le bateau, puis ils ramèrent à la main jour et nuit trois jours durant, et parvinrent jusqu'à la préfecture de Namyang. Seuls rentrèrent [au port] vingt navires de guerre, dont ceux de [Pyŏn] Kwangsu et [Yi] Sŏn. De Kyodong et Kanghwa aux fleuves Est et Ouest se firent entendre des lamentations. Kwangsu ne fut finalement pas démis de ses fonctions, aussi les gens du pays conservèrent de la rancœur à son égard. Plus tard, Sin Ton calomnia Kwangsu, et il fut exilé à Samch'ŏk¹⁴⁰⁴. »

Cette description de la bataille, une des plus détaillées que nous possédions, permet de comprendre plusieurs aspects du combat naval et des tactiques pirates. Notons en premier lieu les armes employées par les pirates à la mer, principalement les arcs et flèches pour le combat à distance, et les piques pour le combat rapproché. D'autres passages mentionnent également la possession de sabres par les pirates¹⁴⁰⁵. Il s'agit somme toute de l'arsenal typique des guerriers au Japon durant les conflits civils du XIV^e siècle¹⁴⁰⁶. Toutefois, certaines sources plus tardives font également mention de l'emploi d'autres outils dans le cadre du combat naval, tels que l'emploi de haches, non pas pour asséner des coups à l'ennemi, mais pour couler leurs navires. Lors d'un débat à la cour au sujet des escortes à fournir aux transports de taxes en 1474, le premier président du conseil du gouvernement Cho Sŏngmun (曹錫文 ; 1413-1477) rapporta en effet que les pirates japonais de la fin du Koryŏ plongeaient sous les navires de la marine coréenne dont ils perçaient la coque avec des haches et causèrent ce faisant d'importants

¹⁴⁰⁴ Au Kangwŏn, sur la côte orientale de la Corée.

¹⁴⁰⁵ Voir par exemple le récit de la bataille de Kwan'ŭmp'o en 1383 (KRS : 113, 57b-58a, 鄭地傳, 1383), où la biographie officielle de Chŏng Yu (鄭愈 ; ?-?) relatant une attaque pirate au Kyŏngsang en 1372 (KRS : 121, 18b, 鄭愈傳).

¹⁴⁰⁶ C'est justement à partir de cette époque que l'utilisation de la pique (*yari* 槍), aux mains de l'infanterie en plein essor, se répandit au sein des armées japonaises (SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 221-223 ; FARRIS, William, W., 2006 : 295-296).

dommages à la marine coréenne¹⁴⁰⁷. Certes, ce document est plus tardif d'un siècle à la période considérée ici, mais il n'y a aucune raison de douter de la véracité de cette description¹⁴⁰⁸, qui nous fournit ainsi une indication supplémentaire sur les tactiques ordinaires des pirates. Enfin, comme dans les conflits civils japonais du XIV^e siècle¹⁴⁰⁹, le feu fut l'une des armes les plus destructrices employées par les pirates, qui incendièrent à de nombreuses reprises les navires militaires coréens et chinois¹⁴¹⁰.

Notons également l'habile utilisation de l'effet de surprise et les manœuvres de la flotte pirate pour encercler l'ennemi. Comme nous l'avons expliqué plus haut, les nombreuses îles des côtes coréennes et chinoises agissaient tels des paravents permettant de dissimuler les mouvements des flottes pirates. Ceux-ci en tiraient ainsi parti pour embusquer tant des proies potentielles que la marine de guerre dépêchée à leur poursuite. Le recours aux leurres et les manœuvres complexes démontrent le haut degré d'organisation et de cohésion de ces flottes pirates, qui s'apparentaient somme toute bien davantage à des marines de guerre qu'à des agrégats de navires rassemblés pour la circonstance. Cela se comprend aisément compte tenu du fait que les groupes pirates au Japon étaient fréquemment mobilisés pour servir de marine aux seigneurs belligérants. D'ailleurs, cela faisait à ce stade déjà presque quinze ans que les pirates écumaient les eaux coréennes et avaient déjà eu l'occasion de se mesurer à la marine coréenne, aussi avaient-ils eu largement l'occasion de se professionnaliser durant ce temps. La ruse était semble-t-il une tactique pirate couramment employée. En 1366, le navire de l'officiel des Yuan Yuelu Buhua (月魯不花 ; ?-1366) faisant route vers la capitale fit halte à Tieshan (鐵山), à la pointe du Liaodong, où il rencontra « des navires de pirates japonais en très grand nombre » (倭賊船甚眾). L'équipage de son navire engagea le combat et parvint à les repousser. Les pirates firent alors semblant de vouloir présenter leur reddition, mais profitèrent de l'ouverture pour aborder le navire et se saisir de Yuelu

¹⁴⁰⁷ CWS : 1474.9.11 [2].

¹⁴⁰⁸ Selon le rapport d'un Japonais à la cour du Chosŏn au début du XVI^e siècle, il existait des groupes dans les îles du nord de Kyūshū appelées « *kayōnjogi* » (加延助機 ; probablement une transcription phonétique du mot japonais *kaizoku* 海賊, « pirate ») qui embarquaient femmes et enfants sur leurs navires et vivaient de la prédation. Bons nageurs, ils maîtrisaient une technique consistant à plonger sous l'eau et à percer des trous dans la coque des navires ennemis (CWS : 1510.8.24 [3] ; TAKAHASHI Kimiaki, 1992 : 172 ; SHAPINSKY, Peter D., 2014 : 65-66). Le document est certes plus tardif que l'époque considérée ici, mais il confirme bien que la pratique de percer les coques des navires ennemis était couramment employée par les pirates japonais, encore au début du XVI^e siècle, et fut donc vraisemblablement employée contre la marine du Koryŏ.

¹⁴⁰⁹ FARRIS, William, W., 2006 : 124.

¹⁴¹⁰ KRS : 39, 24b, 1358.7.26 ; 113, 32a, 崔瑩傳 ; etc.

Buhua, qui fut tué avec quelques quatre-vingts membres de son équipage¹⁴¹¹. Il était probablement difficile pour les pirates japonais d'aborder une jonque chinoise, dont le franc-bord était plus élevé que leurs propres navires¹⁴¹². Lorsque les Japonais durent faire face à des jonques chinoises dans les eaux coréennes en 1358, ils profitèrent de vents favorables pour les incendier¹⁴¹³. Ainsi lorsque cela était possible, les pirates faisaient usage de subterfuges divers et variés pour parvenir à leurs fins. Mais avec l'apport de grands navires au sein de leurs propres flottes, les pirates ne cherchèrent plus, semble-t-il, à prendre l'adversaire en défaut, et lancèrent parfois des attaques frontales, confiants de leur supériorité militaire. À tort, si l'on s'en réfère au résultat de la bataille de Kwan'ümp'o. Il ne fait du reste aucun doute que l'introduction des armes à feu dans la marine coréenne à partir de 1380 modifia sensiblement l'équilibre des forces en présence.

Les tactiques employées par les pirates sur terre suivirent une évolution similaire à leurs tactiques navales, un fait clairement attesté par un poème de Yi Saek, daté de 1380 : « j'entends qu'à la mer, il y a des pirates, et que parfois ils attaquent les villages au bord de l'eau. Au départ, ils débarquaient de nuit et tels des rats se déplaçaient furtivement par-dessus murets et palissades, [mais] au bout d'un moment ils prirent confiance et ne se retirèrent plus, allant par les vallées en plein jour, et osaient peu à peu affronter l'armée gouvernementale »¹⁴¹⁴, écrit-il. En effet, les pirates menaient fréquemment des attaques nocturnes. Ainsi en 1372, ils débarquèrent à la faveur de la nuit sur la côte du district de Hadong (河東郡) au Kyöngsang et surprirent les garnisons de la côte, dont les soldats prirent la fuite lorsqu'ils virent les pirates apparaître à leur porte¹⁴¹⁵. En 1377, une flotte pirate pénétra de nuit dans le détroit de Ch'angnyang où une flotte coréenne était au mouillage et brûlèrent cinquante navires de guerre, coûtant la vie à plus d'un millier de soldats coréens. Alors que la flotte coréenne était dévorée par les flammes, « la mer était éclairée comme en plein jour¹⁴¹⁶, » peut-on lire dans le *Koryösa*. Un peu plus tard cette même année, ils encerclèrent de nuit une armée coréenne dans le district d'Onsu (溫水縣

¹⁴¹¹ YS : 145, Biographie de Yuelu Buhua (月魯不花傳) ; ENOMOTO Wataru, 2007 : 178.

¹⁴¹² Posséder un navire à haut bords fut de tout temps une pratique de défense passive courante contre la piraterie. Cf. ARNAUD, Pascal, 2016 : 56.

¹⁴¹³ KRS : 39, 24b, 1358.7.26.

¹⁴¹⁴ 我聞海有賊。時時攻水村。其初夜登岸。鼠竊踰墻垣。中焉驕不退。白晝行平原。漸與官軍敢相敵 (Yi Saek 李穡, *Mogŭngo* 牧隱藁 [Notes de Mogŭn], j.26, « Poèmes » 詩, « Chant au milieu des montagnes » 山中謠).

¹⁴¹⁵ KRS : 121, 18b, 鄭愈傳.

¹⁴¹⁶ 海明如晝 (KRS : 113, 32a, 崔瑩傳).

¹⁴¹⁷), dont ils tuèrent ou blessèrent un grand nombre¹⁴¹⁸. Ce ne sont là que quelques exemples parmi d'autres. Les attaques surprises étaient en effet monnaie courante, comme l'expliqua clairement le dignitaire du Koryŏ Sŏl Changsu (偈長壽 ; 1341-1399). Durant le règne de Kongmin (la date exacte n'est pas précisée), il décrivit les tactiques pirates dont il avait été personnellement témoin lorsqu'il était en poste à Chinyang (晋陽 ¹⁴¹⁹) :

濱海郡縣村落之民, 或疎或密, 四散而居, 彼賊多則千百成群, 小則什伍爲隊, 妖謀詭計, 言所難窮. 清明之晝, 則尚可覘其來蹤, 驗其多少, 以爲警備. 昏晦之夜, 則候望難遠故, 往往出我不意, 肆其陸梁. 多則虛張聲勢, 指西向東, 俟我兵勢互分, 潛爲襲擣, 或棄防戍而直趨居民, 或捨居民而先襲防戍. 少則預遣間牒, 伺其富實之家, 潛爲剽劫, 比官兵得知而追逐, 賊已飽載而遙遁. 於是, 加發男丁, 則民已殘而盜已去, 及其放遣, 則民才去而盜復來, 故民無得息之時, 兵無可用之勢.¹⁴²⁰

« Les districts et villages du rivage sont disséminés dans les quatre directions, parfois distants et parfois proches [les uns des autres]. Quand les pirates sont nombreux, ils forment des hordes de mille ou cent [hommes], et quand ils sont en petits groupes, ils forment des escouades de dix ou cinq [hommes] ; les paroles manquent pour décrire toutes leurs manigances surnoises et leurs subterfuges trompeurs. En plein jour, il est possible dans une certaine mesure de repérer les traces de leur venue, d'inspecter leur nombre, et de préparer les défenses. [Mais] dans l'obscurité de la nuit, il est difficile de scruter le lointain, aussi [les pirates] arrivent-ils et profitent de notre inattention pour s'adonner à leurs déprédations. Lorsqu'ils sont nombreux, ils fanfaronnent, et feignant d'aller vers l'ouest ils se dirigent à l'est, et attendent que nos forces se séparent pour les attaquer par surprise ; ou bien ils délaissent les fortins et vont droit vers les habitations, ou bien ils abandonnent les habitations pour attaquer les fortins en premier. Lorsqu'ils sont peu nombreux, ils envoient des éclaireurs à

¹⁴¹⁷ Dans l'actuelle ville d'Asan (牙山市), prov. Ch'ungch'ŏng du Sud.

¹⁴¹⁸ KRSCY : 30, 1377.9 ; KRS : 126, 45b (王安德傳).

¹⁴¹⁹ Actuelle ville de Chinju (晋州市), prov. Kyŏngsang du Sud.

¹⁴²⁰ (KRS : 112, 24b, 偈長壽傳).

l'avance pour reconnaître [l'emplacement] des demeures opulentes, et lancent secrètement leurs pillages, et lorsque l'armée gouvernementale prend connaissance [de leur présence] et se lance à leur poursuite, les pirates ont emballé [leur butin] et sont déjà loin. Là-dessus, [même] si l'on mobilise davantage de jeunes hommes, les gens du peuple sont déjà appauvris et les pirates sont déjà partis, et à peine les renvoie-t-on chez eux et les gens s'absentent-ils que les pirates reviennent, aussi les gens n'ont-ils aucun moment de répit et les forces armées n'ont-elles aucune utilité. »

Il s'agit d'un document riche, contenant nombre d'informations précieuses sur la façon dont les pirates opéraient durant les années 1350-1360 une fois débarqués à terre. Notons pour commencer que Sōl Changsu distingue lui-même deux types de pirateries, dont le mode d'action différait sensiblement ¹⁴²¹ : d'abord une petite piraterie opportuniste, composée d'une dizaine d'hommes (c'est-à-dire somme toute l'équipage d'un seul navire japonais), qui choisissait ses cibles avec soin et évitait de se confronter à l'armée régulière ; en second lieu, une piraterie à plus grande échelle, rassemblant des centaines ou des milliers d'hommes, et qui n'hésitait pas à se mesurer à l'armée régulière, de préférence en l'attaquant par surprise. Sōl Changsu confirme en effet que les pirates profitaient souvent de la nuit pour se mouvoir, mais signale également qu'ils avaient fréquemment recours à divers artifices pour désorienter les armées défensives¹⁴²². Dans le Japon du XIV^e siècle, les tactiques de guérilla étaient fréquemment employées par les *akutō*, qui tendaient des embuscades aux armées en campagne ou en pleine retraite pour s'emparer de leurs armes et de leurs fournitures, parfois pour leur propre compte, parfois pour celui d'un puissant patron¹⁴²³. Il semble ainsi que ce type de combat trouva son prolongement dans la péninsule coréenne¹⁴²⁴.

¹⁴²¹ Cette description reflète bien l'existence des deux types de piraterie dont nous avons évoquée plus haut.

¹⁴²² Nous possédons d'autres exemples de cette tactique. En 1376, les pirates, qui avaient remonté le fleuve Kūm jusqu'à Kongju (公州), embarquèrent les captifs vieux et faibles sur leurs navires et firent mine de vouloir quitter les lieux, mais dépêchèrent discrètement un contingent de plusieurs centaines d'hommes vers l'intérieur des terres. C'est d'ailleurs ce contingent qui fut défait par Ch'oe Yōng à la bataille de Hongsan (KRS : 113, 30b, 崔瑩傳 ; MUN Kilju, 2016 : 65-66 ; cf. *supra*, p. 269).

¹⁴²³ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 217-218 ; FARRIS, William W., 2006 : 295-296.

¹⁴²⁴ Pour une comparaison détaillée des techniques de combat employées par les pirates et des techniques employées par les guerriers japonais, voir Yi Young, 2007 : 112-120.

Cette description montre par ailleurs que les pirates étaient versés dans l'art du renseignement : leurs attaques n'étaient pas menées au hasard, mais reposaient sur le rapport d'espions dépêchés au devant des troupes pour les guider. Plusieurs documents témoignent de cette pratique, le plus évocateur étant sans doute l'extrait de la biographie officielle de Wang Andök (王安德 ; ?-1392), qui illustre tant le degré de connaissance qu'avaient les pirates de la situation interne du Koryŏ que leur maîtrise de l'art de la tromperie¹⁴²⁵ :

賊又寇慶陽，遂入安城郡，安德望見賊勢，怯懦不進。乃召副元帥印海，陽川元帥洪仁桂，退次加川驛，欲邀擊歸路。賊知之，由他路引去，安德率銳卒，擊之不克，身被創銳，卒死者四人。安德號天慟哭。擒賊諜訊之，諜曰，“吾等議，若侵楊廣諸州，崔瑩必帥師而下，於是乘虛，直擣京城，可圖也。”初賊入安城，伏兵麻田，使被虜三四人，田于隴上，若農夫然，以給之。水原府使朴承直聞三元帥至，亦率兵來，問田者曰，“賊退否？三元帥何在？”對曰，“賊既退，三元帥追之矣。”承直信之，直趨官廩，賊伏發圍之。承直單騎，突圍脫走，士卒多被殺虜

« Les pirates pillèrent également Kyŏng'yang, puis pénétrèrent dans le district de 1^e classe d'Ansŏng. [Wang] Andök apercevant les forces ennemies prit peur et n'osa avancer. Il appela alors le maréchal de camp en second In Hae et le maréchal de camp de Yangch'ŏn Hong In'gye et se retira en faisant étape au relais de Kach'ŏn, avec l'intention d'attaquer les pirates sur leur chemin du retour. Les pirates le savaient, et se retirèrent par une autre route. [Wang] Andök, à la tête de ses troupes d'élite, les attaqua mais ne put les vaincre. Il fut lui-même blessé par une pique et quatre de ses hommes furent tués, aussi invoqua-t-il le Ciel pour clamer son désespoir. Il captura un éclaireur pirate et le questionna. L'éclaireur dit : “Nous nous sommes dit que si nous attaquons les provinces du Yanggwang, Ch'oe Yŏng dirigerait à coup sûr sa troupe vers le Sud. Il serait alors possible de profiter de son absence pour attaquer directement la capitale. » Au départ, les pirates avaient pénétré dans Ansŏng, et tendu une embuscade dans les champs de chanvre. Ils avaient envoyé trois ou quatre prisonniers sur le bord d'un champ feindre d'être des paysans pour

¹⁴²⁵ KRS : 126, 44b-45a (王安德傳).

tromper [l'armée coréenne]. L'Envoyé préfectoral de Suwŏn Pak Sŭngjik ayant appris que les trois maréchaux arrivaient, pris le chemin [d'Ansŏng] à la tête de ses hommes. Il demanda aux hommes dans le champ : "Les pirates se sont-ils retirés ? Où sont les trois maréchaux ?". Ceux-ci répondirent : "les pirates se sont déjà retirés, et les trois maréchaux se sont lancés à leur poursuite". [Pak] Sŭngjik les crut, et accourut directement vers le bâtiment administratif. Les pirates déclenchèrent l'embuscade et l'encerclèrent. [Pak] Sŭngjik étant le seul cavalier, il arriva à briser l'encerclement et à s'enfuir, mais nombre de ses hommes de pied furent tués ou capturés. »

Le passage révèle le degré de connaissance avancé qu'avaient les pirates de la géographie et des tactiques militaires de l'armée régulière du Koryŏ, jusqu'au nom des principaux généraux. Ils dépêchaient des éclaireurs, chargés de reconnaître les lieux, mais employaient également les captifs pour transmettre de fausses informations à leur poursuivants. Les pirates avaient ainsi recours à la ruse et aux diversions tant sur mer que sur terre, privilégiant l'effet de surprise. Cependant, comme sur mer, les armées pirates en vinrent, à partir de la fin des années 1370 et début des années 1380, à rechercher l'affrontement direct avec les forces coréennes, comme en témoigne par exemple le récit de la bataille de la préfecture de Sŭngch'ŏn en 1378¹⁴²⁶. Mais comme lors de la bataille de Kwan'ŭmp'o, cette bataille en rase-campagne ne tourna pas en leur faveur.

Pour finir ce chapitre analysant l'activité pirate durant la période 1350-1388, intéressons-nous aux cibles principales des pirates. Nous avons déjà eu l'occasion de mentionner le fait que les pirates s'emparèrent à plusieurs reprises des convois de taxes. Ces navires constituaient à n'en pas douter une des principales cibles des pirates, du moins tant qu'ils circulaient. Au Koryŏ, les Japonais s'emparèrent des convois de taxes en 1350¹⁴²⁷, 1354¹⁴²⁸, 1355¹⁴²⁹, 1361¹⁴³⁰, 1364¹⁴³¹, 1366¹⁴³² ou encore 1369¹⁴³³, pour ne citer que quelques exemples. Ils parvinrent même en 1355 à s'emparer de deux cents

¹⁴²⁶ Cf. *supra*, p. 270.

¹⁴²⁷ KRS : 37, 22b, 1350.4.17.

¹⁴²⁸ KRS : 38, 21b, 1354.4.14.

¹⁴²⁹ KRS : 38, 28a, 1355.4.25.

¹⁴³⁰ KRS : 39, 38a, 1361.8.15.

¹⁴³¹ KRS : 40, 37a-b, 1364.4.4 ; KRSCY : 28, 1364.3.

¹⁴³² KRS : 41, 12b, 1366.9.2.

¹⁴³³ KRS : 41, 28a, 1369.11.27.

navires à impôts en un seul coup de filet¹⁴³⁴. Toutefois, les transports de taxes coréens n'étaient pas les seuls visés. Comme le fait remarquer Enomoto Wataru, la plupart des attaques pirates répertoriées en Chine à la fin des Yuan eurent lieu autour du détroit de Bohai, par où transitaient les navires se rendant à la capitale, y compris les transports de taxes, qui n'échappaient pas à leurs déprédations¹⁴³⁵. À terre, les greniers gouvernementaux constituaient d'autres cibles alléchantes. En 1360, les pirates qui avaient pénétré dans Kanghai emportèrent pas moins de 40 000 *sŏk* de riz des greniers gouvernementaux¹⁴³⁶ ; en 1372, ils firent main basse sur 10 000 *sŏk* des greniers d'Anbyŏn (安邊¹⁴³⁷) ; en 1374, la flotte qui attaqua la garnison de Hap'ŏ au Kyŏngsang emporta quelques cinq mille *sŏk* de grain¹⁴³⁸, etc. Il en allait de même en Chine. Ainsi en 1372, la flotte qui attaqua les abords de Fuzhou au Fujian emporta 250 *shi* de riz des greniers publics¹⁴³⁹, pour ne citer qu'un exemple.

Le rapport de Sŏl Changsu cité plus haut mentionne par ailleurs que les riches demeures constituaient également des cibles privilégiées des pirates. Cela n'est évidemment pas une surprise, mais ces demeures étant pour la plupart privées, elles sont rarement citées dans les sources officielles. À vrai dire, ce texte de Sŏl Changsu est à notre connaissance un des deux seuls à l'évoquer, raison pour laquelle, nous le supposons, les historiens ne mentionnent jamais ou presque ce type de cibles. Pourtant, le sac de ces riches demeures représentait à n'en pas douter une partie non négligeable de l'activité pirate, surtout à partir du moment où les hordes japonaises commencèrent à pénétrer vers l'intérieur des terres. Les demeures des élites possédaient généralement un grenier¹⁴⁴⁰, et, on s'en doute, quantités d'objets possédant une grande valeur marchande : céramiques fines, objets en bronze ou métaux précieux, livres, peintures, etc.¹⁴⁴¹ Les temples et monastères coréens constituaient un autre type de bâtiment richement dotés et qui furent pour cette raison fréquemment victimes de déprédations, comme en

¹⁴³⁴ Les textes ne précisent pas si la cargaison de ces navires fut transbordée sur les embarcations pirates ou bien si les pirates arraisonnèrent également les navires et les ramenèrent au Japon.

¹⁴³⁵ ENOMOTO Wataru, 2007 : 178-179.

¹⁴³⁶ KRS : 39, 24b, 1360.5+1.

¹⁴³⁷ KRS : 43, 18b-19a, 1372.6.26.

¹⁴³⁸ KRS : 44, 26a, 1374.4.17 ; KRSCY : 29, 1374.4.

¹⁴³⁹ MSL : 1372.8.17.

¹⁴⁴⁰ Pour une explication de l'organisation des demeures coréennes du *xv*^e siècle (mais dont la forme ne différait probablement guère de celles du *xiv*^e siècle, voir MACOUIN, Francis, 1998 : 201-217.

¹⁴⁴¹ Concernant les circuits de revente du butin au Japon, cf. *infra*, « II.2.C Les circuits économiques de la piraterie ».

témoigne notamment le cas du gong du Kam'ŭnsa de Kyŏngju¹⁴⁴². Les mentions de mise à sac de monastères sont relativement nombreuses dans le *Koryŏsa* : le Hŭngch'ŏnsa (興天寺)¹⁴⁴³ en 1357, les Sŏnwŏnsa (禪源寺) et Yongjangsa (龍藏寺) de Kanghwa en 1360¹⁴⁴⁴, le Kwisinsa (歸信寺) de Chŏnju¹⁴⁴⁵ en 1376, le Mirasa (彌羅寺) de Kwangju (光州) en 1378¹⁴⁴⁶, le Songgwangsa (松廣寺) de Sunch'ŏn en 1380¹⁴⁴⁷, le Kyubongsa (圭峯寺) du mont Chiri en 1381¹⁴⁴⁸. Le Kaet'aesa (開泰寺) du district de Yŏnsan (連山縣) fut même pillé à trois reprises en 1376¹⁴⁴⁹, 1383¹⁴⁵⁰ et 1388¹⁴⁵¹. Il semble ainsi que ce monastère fut à chaque fois réhabilité, mais ce ne fut pas systématiquement le cas de tous, nombre d'entre eux étant définitivement abandonnés. Citons l'exemple du monastère Anp'a¹⁴⁵² (安波寺) à T'aean : en 1405, lorsque la cour du Chosŏn débattit de l'abolition des monastères dans la péninsule, le gouverneur du Ch'ungch'ŏng signala à la cour que ce monastère avait été entièrement ravagé par les pirates japonais, et qu'il ne restait que deux ou trois moines dans les ermitages¹⁴⁵³, aussi comprend-on que le monastère ne fut jamais reconstruit. Notons que les quelques mentions de pillages de monastères que nous venons de recenser ne constituent sans doute que la partie émergée de l'iceberg, nombre de ces prédatons n'étant pas recensées dans les sources écrites. Les vestiges du monastère de Tŏksan-ri à Kimhae (*Kimhae Tŏksan-ri saji* 金海 德山里 寺址), qui ont fait l'objet de fouilles archéologiques en 2002, semblent illustrer cette lacunarité des sources. Situés sur la rive occidentale du Naktong, ces vestiges sont ceux d'un monastère opulent, fondé vers le IX^e siècle, et qui connut son apogée à l'époque du Koryŏ. Au-delà des nombreuses céramiques de basse qualité témoignant de la vie quotidienne des anciens occupants du site, ont également été retrouvés des céladons de la plus haute qualité, confectionnés par les potiers de Kangjin et Pu'an, au Chŏlla, ainsi que des objets

¹⁴⁴² Cf. *infra*, Annexe 1 : Le gong du Kam'ŭnsa.

¹⁴⁴³ KRS : 39, 18b, 1357.9.26.

¹⁴⁴⁴ KRSCY : 27, 1360.5+.

¹⁴⁴⁵ KRSCY : 30, 1376.9.

¹⁴⁴⁶ KRSCY : 30, 1378.10.

¹⁴⁴⁷ KRSCY : 31, 1380.3.

¹⁴⁴⁸ KRSCY : 31, 1381.4.

¹⁴⁴⁹ KRSCY : 30, 1376.7.

¹⁴⁵⁰ KRSCY : 32, 1383.8.

¹⁴⁵¹ KRSCY : 33, 1388.8.

¹⁴⁵² Le Anp'asa était un monastère fondé au Koryŏ à Anhŭng (district de T'aean 泰安郡) afin de prier pour la sécurité des transports de taxes qui transitaient par cette passe, et qui y faisaient fréquemment naufrage. Détruit par les pirates japonais à la fin du Koryŏ, il fut plus tard reconstruit sous le règne de Sejo (1455-1468). Cf. STYS : 19, 19a (忠淸道, 泰安郡, 佛宇).

¹⁴⁵³ CWS : 1405.8.29 [3].

liturgiques tels que des effigies bouddhiques et une étiquette de soutra (*kyōngp'ae* 經牌) décorée en bronze, dont on ne connaît que deux autres exemples dans toute la Corée¹⁴⁵⁴. Il est donc clair que ce monastère, dont la trace n'a pas été conservée dans les sources, occupait une place de premier ordre dans la société locale. Le site dépasse en effet de loin en nombre d'artéfacts tous les autres vestiges bouddhiques excavés dans la région de Kimhae, qui était pourtant un des principaux centres économiques du Kyōngsang. Par ailleurs, aucune des nombreuses tuiles retrouvées sur le site n'a été confectionnée à l'époque du Chosŏn, et les céramiques témoignent également du fait que le monastère était encore occupé pendant la première moitié du XIV^e siècle¹⁴⁵⁵, mais que l'activité sur le site cessa presque entièrement vers la fin du XIV^e siècle. Quelques très rares fragments datant du milieu ou de la fin du XV^e siècle ont également été retrouvés, mais dans des quantités infimes par rapport à celles de la fin du Silla et du Koryŏ, indiquant que le monastère fut probablement abandonné à la fin du Koryŏ¹⁴⁵⁶. Le monastère de Tōksan-ri se situait loin des côtes, à environ vingt-cinq kilomètres en aval de l'embouchure du Naktong. Or, les pirates japonais remontaient fréquemment le fleuve, surtout à partir des années 1370, comme nous l'avons expliqué plus haut. Chacune des flottes qui remonta le Naktong passa nécessairement devant le monastère de Tōksan-ri, qui à n'en pas douter subit leurs déprédations. Étant donné que celui-ci périclita vers la fin du Koryŏ, la correspondance chronologique suggère qu'il fut abandonné durant la période où les flottes pirates ravageaient le bassin du fleuve, et fut probablement victime de leurs razzias. Il est probable qu'à l'avenir, l'archéologie coréenne mette à jour davantage de lieux potentiellement détruits durant les incursions des pirates japonais¹⁴⁵⁷.

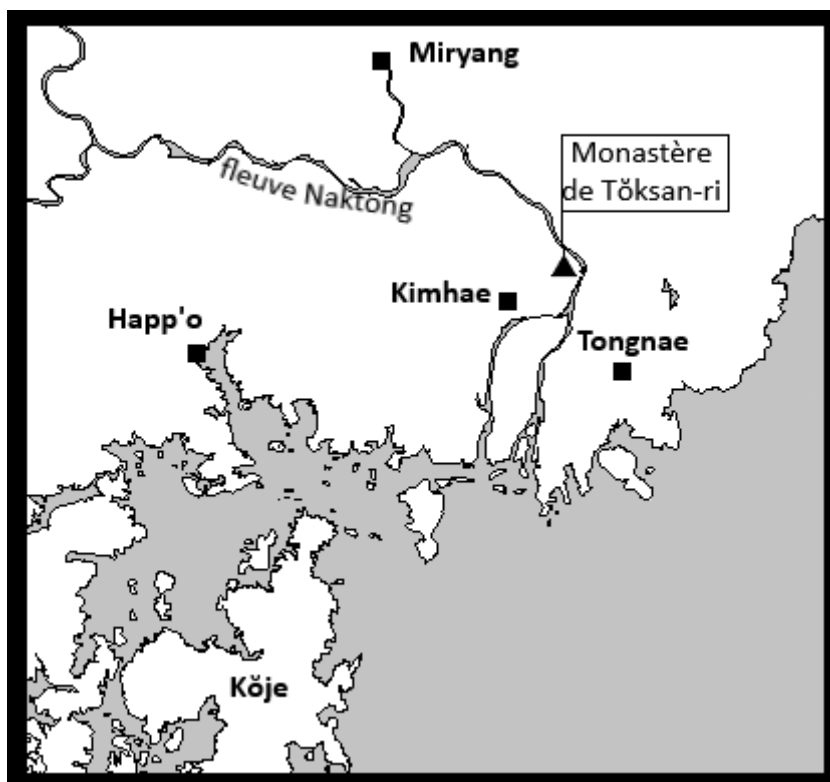
¹⁴⁵⁴ Ces étiquettes étaient attachées aux boîtes servant à conserver un soutra, dont elles mentionnaient le titre afin d'en faciliter l'identification. Cf. INSTITUT DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DU KYONGSANG DU SUD, 2006 : 84.

¹⁴⁵⁵ Une part importante des céramiques trouvées sur le site date du XIV^e siècle. En outre, on trouve parmi elles un fragment d'assiette portant l'inscription « *im-sin* » 壬申, qui correspond à l'année 1332 (selon la fourchette chronologique fournie par l'analyse stylistique). Le monastère aurait donc été prospère dans la première moitié du XIV^e siècle.

¹⁴⁵⁶ INSTITUT DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DU KYONGSANG DU SUD, 2006 : 18-21.

¹⁴⁵⁷ Notons également que Yun Yonghyŏk estime que le monastère du Koryŏ de Tongmundong (東門洞) à Sŏsan (瑞山市), prov. Ch'ungh'ŏng du Sud, dont les vestiges sont encore visibles mais qui était déjà désaffecté au début du Chosŏn, a probablement été détruit lors des incursions des pirates japonais durant les années 1370 ou 1380. Cf. YUN Yonghyŏk, 2014 : 281-284.

Figure 37 : Carte du monastère de Töksan-ri et ses abords
(élaborée par l'auteur)



Résumons donc, en conclusion de ce chapitre, les principales caractéristiques de l'activité pirate durant les années 1350-1388. Celle-ci connut deux grandes phases : durant la première, qui couvrait les années 1350-1368, une seule grande flotte, regroupant entre cent et deux-cents navires, écumait d'année en année les côtes du continent, suivant un itinéraire qui variait peu. Les pirates attaquaient d'abord les rivages méridionaux de la péninsule coréenne, puis remontaient la côte occidentale pour attaquer les alentours de la capitale, et faisaient ensuite voile vers le Nord de la Chine, avant de faire chemin en sens inverse pour rentrer au Japon. Cette flotte possédait des navires de petite taille, selon toute vraisemblance des pirogues à bordés typiques du Japon des XIII^e et XIV^e siècles, et privilégiait les tactiques de guérilla lorsqu'elle devait se mesurer aux forces gouvernementales coréennes ou chinoises, tant sur terre que sur mer.

La deuxième phase débuta en 1369, avec l'apparition d'une nouvelle flotte sur les rivages du Jiangnan, distincte de celle qui était active jusqu'alors. Cette flotte empruntait la route hauturière entre Kyūshū et les Zhoushan, ou alternativement la route des Ryūkyū pour se porter dans le Sud de la Chine, ce qui impliquait la possession de navires adaptés à la navigation hauturière. Jusqu'alors, ce type de navigation était principalement

l'apanage des jonques chinoises ou sino-japonaises. Compte tenu de la présence de populations chinoises au sein de cette flotte du Jiangnan¹⁴⁵⁸, il est probable que cette flotte employait également des jonques chinoises. L'activité de cette flotte dans le Sud de la Chine se poursuivit jusqu'en 1374, puis s'interrompit presque totalement au-delà de cette date, avec quelques exceptions notables en 1380, 1383 et 1384. Il fallut toutefois attendre 1389 pour que la piraterie japonaise (ou sino-japonaise) reprenne une activité régulière sur les côtes chinoises, de sorte qu'entre 1375 et 1388, la piraterie se concentrait presque exclusivement sur les côtes du Koryŏ, où elle atteint des proportions et une intensité inédites. En effet, la taille des flottes et le nombre de groupes actifs augmentèrent rapidement, une évolution imputable à divers facteurs tels que le contexte intérieur japonais, mais aussi au basculement des flottes du Jiangnan vers les côtes coréennes, comme le suggère l'apparition de grands navires au sein des groupes pirates actifs au Koryŏ. À l'apogée de leur puissance, les flottes pirates comptaient plusieurs centaines de navires (jusqu'à cinq cents, si l'on en croit les sources coréennes) et plusieurs milliers d'individus, qui pénétrèrent de plus en plus profondément vers l'intérieur des terres, au point parfois de presque traverser la péninsule d'est en ouest. Ces incursions spectaculaires étaient rendues possibles par la présence de cavaliers dans les rangs des pirates, dont le nombre dépassait parfois plusieurs centaines. Si les armées japonaises avaient encore recours aux tactiques de guérilla durant ces années, il arrivait aussi que pirates et armées régulières se livrent de véritables batailles rangées, qu'elles soient navales ou terrestres. Nombre de ces affrontements tournèrent toutefois à la défaveur des pirates, qui subirent plusieurs lourdes défaites. De fait, l'introduction des armes à feu au sein de la marine du Koryŏ s'avéra être un avantage décisif pour les troupes gouvernementales. Celles-ci prirent peu à peu l'ascendant sur mer et rendirent ainsi les incursions vers l'intérieur des terres de plus en plus difficiles, de sorte que l'activité pirate se limita à nouveau aux zones côtières à partir de la fin des années 1380.

Le problème de la piraterie ne fut cependant pas réglé en 1388, et les attaques se poursuivirent bien au-delà, mais la grande vague était désormais passée. Les eaux du Koryŏ, quoiqu'encore pleines de dangers, se firent plus calmes, permettant aux populations de réinvestir petit à petit les zones côtières, et à la cour de réaffirmer progressivement son autorité sur le monde maritime coréen, autant d'aspects que nous

¹⁴⁵⁸ Cf. *infra*, p. 506.

détaillerons dans la troisième partie de cette étude. Mais avant de nous intéresser à l'évolution de l'activité pirate au-delà de 1388, il est d'abord nécessaire de nous intéresser sur l'arrière-plan de l'activité pirate que nous venons de décrire : quels facteurs la rendirent possible, quels circuits économiques alimentait-elle, et quelles furent les stratégies employées par les États pour tenter d'y mettre un terme ?

Chapitre 2 : L'archipel japonais, foyer de la piraterie

Il ne fait aucun doute que, si la piraterie était un phénomène à l'échelle de la mer de Chine, elle émanait en premier lieu de l'archipel japonais. Ainsi, avant d'élargir notre propos à l'ensemble des littoraux de la mer de Chine orientale, il est bon de se concentrer sur la situation du Japon durant la seconde moitié du XIV^e siècle. Ce chapitre vise à analyser la place qu'occupait l'activité pirate au sein de la société japonaise : quelles en furent les causes, quels circuits économiques alimentait-elle, et quelles attitudes les pouvoirs féodaux adoptèrent-ils à son encontre.

II.2.A. La société japonaise en crise : le conflit des cours du Sud et du Nord

Avant toute chose, il est bon pour la clarté de notre propos d'expliquer le contexte historique au Japon, alors en proie au conflit des cours du Sud et du Nord, débuté en 1336 et qui fit rage à Kyūshū pendant des décennies. Signalons d'emblée qu'il ne s'agit là que de poser quelques jalons de l'histoire militaire et politique de l'archipel, et non d'en rendre toutes les subtilités, les relations entre seigneurs à tous les étages de la hiérarchie guerrière étant trop complexes et changeantes pour en donner le détail. Toutefois, comme nous aurons à reparler de certains d'entre eux au cours de ce chapitre, il est bon de présenter à notre lecteur la place qu'ils occupent sur l'échiquier politique, mais aussi de lui fournir un aperçu de la complexité de la situation politique du pays.

II.2.A.1 L'embrasement de Kyūshū

En 1350, le Japon était depuis déjà quatorze années embourbé dans une guerre civile dont les enjeux étaient multiples, mais qui trouvait ses origines dans une querelle de succession au trône entre deux branches de la famille impériale, la lignée du Jimyōin (持明院) et celle du Daikakuji (大覚寺). Le conflit, qui durait depuis la seconde moitié du XIII^e siècle, fut arbitré par le *bakufu* de Kamakura qui en vint à imposer un système de règne par alternance tous les dix ans entre les deux branches rivales. En 1318, l'empereur Godaigo (後醍醐 ; 1288-1339) de la lignée des Daikakuji monta sur le trône, mais refusant de céder le trône à son cousin, il tenta une première fois de se rebeller contre le shogunat en 1331, en vain. Bien que Godaigo fut exilé sur l'île d'Okii (隠岐), dans la mer du Japon, l'agitation ne quitta pas pour autant le pays, car de nombreux guerriers nourrissaient une profonde rancœur à l'égard des Hōjō, qui avaient profité des invasions mongoles pour étendre leur domination sur l'archipel au détriment des autres maisons guerrières. Godaigo profita de ce mouvement contestataire pour rentrer d'Okii et rallier peu à peu de nombreux guerriers sous sa bannière. Désireux de contrer cette menace grandissante, le *bakufu* dépêcha un de ses principaux généraux, Ashikaga Takauji (足利尊氏 ; 1305-1358) pour défaire les partisans de Godaigo. Cependant Takauji, entrevoyant une opportunité pour lui-même, rejoignit le camp de l'empereur déchu et s'empara de Kyōto en son nom. Dans le même temps, la capitale shogunale de Kamakura tombait aux mains d'autres partisans de Godaigo, et partout dans le pays furent éradiqués les membres du clan Hōjō¹⁴⁵⁹. Godaigo parvint ainsi en 1333 à réaliser son rêve de restauration de l'autorité impériale, dont il ne profita que bien peu de temps. Les dissensions avec Takauji, qui estimait être en droit de récupérer le titre de shogun en raison de son rôle crucial dans l'intronisation de l'empereur, dégénérèrent en guerre ouverte à partir de la fin de 1335. Cette année-là, Takauji tenta, avec le concours de son frère cadet Ashikaga Tadayoshi (足利直義 ; 1306-1352), de rétablir dans l'Est du pays un pouvoir militaire fort, sous prétexte de réprimer les derniers survivants du clan Hōjō, événement qui marqua le départ d'une nouvelle guerre civile de grande ampleur, qui allait durer près de soixante ans.

Les combats pour le contrôle de la capitale impériale s'engagèrent en 1336, et tournèrent d'abord en la défaveur des Ashikaga qui se virent contraints de se replier à Hakata, où ils furent accueillis par les grandes familles de Kyūshū, à commencer par Shōni

¹⁴⁵⁹ MURAI Shōsuke, 2003 : 8-16.

Sadatsune (少弐貞経 ; 1272-1336) et son fils Yorihiisa (少弐頼尚 ; 1294-1371)¹⁴⁶⁰. Le 3^e mois de 1336, Takauji et ses vassaux combattirent les partisans de Godaigo menés par Kikuchi Taketoshi (菊池武敏 ; ?-1341 ?) à Tatarahama (多々良浜), juste à l'est de Hakata, et remportèrent une victoire décisive, combats dans lesquels Shōni Sadatsune laissa toutefois la vie¹⁴⁶¹. Les Ashikaga reconstituèrent dès lors leurs forces et firent route vers Kyōto, laissant Isshiki Dōyū (一色道猷 ; 1300 ?-1369)¹⁴⁶² en charge à Kyūshū, avec le titre d'« Administrateur de Chinzei » (*Chinzei kanrei* 鎮西管領), en pratique un rétablissement du système d'inspecteur général de Kyūshū instauré par les Hōjō après les invasions mongoles. Ce représentant du *bakufu* à Kyūshū était toutefois loin de posséder une autorité absolue dans l'île, et il fut obligé de composer avec les trois grands clans de Kyūshū, les Ōtomo (大友氏), les Shimazu (島津氏), et les Shōni. Ces trois grandes familles désiraient ardemment récupérer les provinces que les Hōjō leur avaient confisquées, et étaient de surcroît particulièrement réfractaires à l'instauration d'un représentant direct du shogunat dans l'île. Les Shōni en particulier estimaient déjà occuper un rang supérieur aux autres protecteurs de province en vertu de leur statut particulier de gouverneurs du Dazaifu¹⁴⁶³. Takauji restitua ainsi la majeure partie des provinces de l'île à ces trois familles, à l'exception de Hyūga (日向國) qui fut décernée aux Hatakeyama (畠山氏), une branche cadette des Ashikaga. Par ailleurs, les prérogatives de Isshiki Dōyū en tant qu'administrateur de Chinzei semblent avoir été fort limitées¹⁴⁶⁴. Dans un document que Dōyū adressa au *bakufu* en 1340, celui-ci expliquait qu'il avait été convenu en 1338 que Shōni Yorihiisa détenait la pleine autorité militaire sur les provinces dont il avait le protectorat (le Chikuzen, le Buzen, et le Higo), tandis que Isshiki avait autorité sur les six autres provinces¹⁴⁶⁵. Cela revenait à reconnaître un statut particulier aux Shōni, tant vis-à-vis du représentant du *bakufu* que des autres grandes familles de l'île. Les Isshiki se

¹⁴⁶⁰ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 117-120 ; SATŌ Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 335-336 ; MURAI Shōsuke, 2003 : 48-51.

¹⁴⁶¹ Le *Baishōron* (梅松論 ; Discours sur les pruniers et les pins), chronique militaire établie vers le milieu du XIV^e siècle (la date exacte est inconnue), signale que Sadatsune fut acculé dans son château d'Uchiyama (有智山城) au Dazaifu par les forces des Kikuchi, partisans de Godaigo, et contraint au suicide à la fin du 2^e mois de 1336, donc quelques jours avant la bataille de Tatarahama. Cf. *Dainippon shiryō*, vol. 6-3 : 118-119.

¹⁴⁶² Les Isshiki sont une branche cadette des Ashikaga.

¹⁴⁶³ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 117-120.

¹⁴⁶⁴ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 334-342.

¹⁴⁶⁵ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 2, n°1481.

trouvèrent ainsi dans une situation précaire, d'autant qu'ils avaient leurs quartiers à Hakata, en plein cœur du Chikuzen qui était la principale province des Shōni.

Après avoir quitté Kyūshū en 1336, Takauji et son frère s'emparèrent rapidement de Kyōto, et installèrent sur le trône impérial un membre de la lignée Jimyōin, écartée du pouvoir par Godaigo. Ce dernier se vit quant à lui contraint à fuir vers le sud, et installa sa propre cour à Yoshino (吉野) dans un premier temps. Ses successeurs se déplacèrent à plusieurs reprises par la suite, en fonction des aléas du conflit avec les forces du *bakufu*¹⁴⁶⁶. La cour du Sud était dès le départ en position de faiblesse face au *bakufu*, mais parvint malgré tout à se maintenir bon an, mal an, pendant plus de cinquante ans. Plusieurs facteurs peuvent l'expliquer, au premier rang desquels les dissensions au sein même du *bakufu*, résultat de la dichotomie du pouvoir entre Takauji et son frère Tadayoshi. Il semble en effet que chacun possédait des prérogatives distinctes, Takauji décernant les récompenses et nommant les protecteurs militaires des différentes provinces, et occupant de ce fait le sommet de la pyramide vassalique du clan Ashikaga, tandis que Tadayoshi avait la charge du règlement des doléances et conflits entre guerriers, et jouait donc un rôle juridique et administratif. Cette dichotomie finit par éclater en conflit ouvert entre les deux frères à partir de la fin des années 1340 et compliqua grandement les rapports de pouvoir dans le pays¹⁴⁶⁷. Cette lutte fraternelle eut de profondes répercussions à Kyūshū, qui jusqu'alors avait été relativement épargné par le conflit, les forces du *bakufu* étant largement dominantes depuis 1336. En effet, en 1349, Ashikaga Tadafuyu (足利直冬 ; 1327 ? - ?), fils naturel de Takauji mais adopté par Tadayoshi à qui il était dévoué, se vit acculé par les factions pro-Takauji et se réfugia à Kyūshū. Se présentant comme médiateur du conflit entre les deux Ashikaga, il obtint rapidement le soutien de nombreux guerriers de l'île, jusqu'à Shōni Yoriyoshi lui-même qui lui prêta allégeance en 1350 et l'accueillit au Dazaifu¹⁴⁶⁸. Un tel acte était une véritable déclaration de guerre contre les Isshiki, représentants de Takauji dans l'île.

À Kyūshū, la situation fut encore complexifiée par un troisième élément : l'arrivée du prince Kaneyoshi (懷良親王 ; 1329-1383) au Higo (肥後國¹⁴⁶⁹). Fils de Godaigo, il fut dépêché à Kyūshū dès 1336 pour tenter de barrer la route au *bakufu* dans l'île, alors qu'il

¹⁴⁶⁶ MURAI Shōsuke, 2003 : 56-57.

¹⁴⁶⁷ MURAI Shōsuke, 2003 : 54 ; 65-66.

¹⁴⁶⁸ SATŌ Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 345-346 ; MURAI Shōsuke, 2003 : 66-69.

¹⁴⁶⁹ Région de l'actuelle préfecture de Kumamoto (熊本県).

n'avait que huit ans et n'était accompagné que d'une suite de douze personnes. Le but dans un premier temps était de rallier les principaux soutiens de Godaigo à Kyūshū, les Asō (阿蘇氏) et les Kikuchi (菊池氏), tous deux basés au Higo. Le périple du prince fut très long¹⁴⁷⁰. Remontant la mer Intérieure, il fut d'abord accueilli au printemps de 1337 sur l'île de Kutsuna (忽那島), au nord-est de Shikoku, où il séjourna pendant plus de deux ans. Il débarqua ensuite sur la côte orientale de Kyūshū, et se rendit du Bungo à Hyūga en 1340, où il établit temporairement résidence pendant deux autres années, avant d'être accueilli par un potentat local de la province de Satsuma, le seigneur Taniyama (谷山氏 ; ?- ?). Kaneyoshi y demeura cinq années, avant de reprendre sa route vers le Higo, où il fut finalement accueilli par les Kikuchi en 1348. Il lui fallut donc treize années pour atteindre le but de son périple, au bout duquel il s'éleva au rang de l'une des principales puissances de Kyūshū, fort de l'appui de tous les partisans de la cour du Sud¹⁴⁷¹.

Ainsi, avec l'arrivée de Tadafuyu l'année suivant l'arrivée de Kaneyoshi, Kyūshū fut tiraillée entre trois partis. Les hostilités s'engagèrent finalement en 1350, lorsque Tadafuyu, épaulé par Shōni Yoriyasa, évinça Isshiki Dōyū de Hakata, le contraignant à se retirer au Hizen. La situation politique de l'île durant les années 1350 était complexe et changeante, les alliances, allégeances et parjures se succédant à tous les niveaux de la pyramide vassalique, et à un rythme tellement soutenu qu'il serait fastidieux d'en donner ici la liste complète. Notons seulement qu'après la mort de son père adoptif empoisonné par Takauji en 1352, Tadafuyu quitta définitivement Kyūshū pour se porter vers la capitale, et parvint presque à s'emparer de Kyōto en deux occasions, mais fut finalement défait en 1355¹⁴⁷². De son côté, Shōni Yoriyasa passa du côté de Kaneyoshi à la fin de 1352 afin de pouvoir continuer la lutte contre l'inspecteur général de Kyūshū. Les forces de la cour du Sud parvinrent ainsi à reprendre Hakata une deuxième fois en 1355, et forcèrent les Isshiki à quitter définitivement Kyūshū¹⁴⁷³. Il fallut ensuite plus d'une quinzaine d'années avant qu'un nouveau représentant du *bakufu* parvienne à s'imposer dans l'île.

¹⁴⁷⁰ Les principales raisons de la longueur de ce périple résident dans l'état des voies de communication, coupées par les forces du *bakufu*, et le fait que les Asō et les Kikuchi, alors en proie à des querelles internes, n'étaient pas en état de recevoir Kaneyoshi dans l'immédiat. Le fait de passer du temps auprès de chaque seigneur allié sur la route permettait vraisemblablement aussi de renforcer les liens avec ces vassaux et sécuriser leur appui.

¹⁴⁷¹ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 326-327.

¹⁴⁷² Pour le détail des nombreux revirements d'alliances à Kyūshū entre 1350 et 1355, cf. SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 349.

¹⁴⁷³ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 81 ; SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 349.

En 1360, le shogunat nomma Shiba Ujitsune (斯波氏経 ; ?-?) à la succession des Isshiki, mais bien qu'il parvint à débarquer dans l'île en 1361, accueilli au Bungo par les Ōtomo, il fut contraint de la quitter deux ans plus tard ; en 1365, ce fut au tour de Shibukawa Yoshiyuki (渋川義行 ; 1348-1375), qui ne parvint même pas à poser le pied à Kyūshū. L'autorité du *bakufu* dans l'Ouest du Japon connut alors une période de crise sans précédent.

L'île de Kyūshū fut ainsi secouée par un violent conflit pendant la première moitié des années 1350, mais après l'évincement des Isshiki en 1355, la situation se stabilisa quelques temps. La cour du Sud profitait d'une période de relative hégémonie dans l'île grâce à son alliance avec Shōni Yoriyasa. Cette entente n'était toutefois pas faite pour durer, Yoriyasa continuant à briguer une position dominante à Kyūshū, ce qui était impossible tant que Kaneyoshi restait le plus haut représentant de la cour du Sud dans l'île. Il opéra ainsi au 4^e mois de 1359 un nouveau volte-face en se déclarant pour le *bakufu*, un coup de théâtre qu'il paya cher lorsqu'il fut au 8^e mois défait à la bataille de Chikugogawa (筑後川 ; aussi appelée bataille de Ōhobaru 大保原), essuyant de très lourdes pertes dont son fils aîné Tadasuke (少弐直資 ; ?-1359). Cette bataille marqua le premier acte d'une série de revers militaires pour les Shōni, qui furent chassés du Dazaifu en 1361, et vinrent trouver refuge auprès de Ōtomo Ujitoki (大友氏時 ; ?-1368) au Bungo¹⁴⁷⁴. À la fin de 1362, les troupes du *bakufu* tentèrent de reprendre le Chikuzen mais furent défaites à la bataille de Nagamonohara (長者原¹⁴⁷⁵) à l'est de Hakata, après quoi Yoriyasa et son fils Fuyusuke (少弐冬資 ; 1337-1375) perdirent définitivement pied au Chikuzen et furent forcés de fuir au Bungo, puis l'année suivante durent fuir Kyūshū. Fuyusuke tenta bien de reprendre possession de ses domaines à Kyūshū en débarquant au Buzen vers 1364, mais fut défait au 7^e mois de 1367 à la bataille de Kaharuyama (香春山) et contraint de fuir une nouvelle fois à Honshū¹⁴⁷⁶. Après la bataille de Chikugogawa, l'équilibre des pouvoirs à Kyūshū pencha donc en faveur de Kaneyoshi et des Kikuchi, qui connurent ainsi dans les années 1360 l'apogée de leur influence, contrôlant la majeure partie de l'île. À la mort du shogun Yoshiakira en 1368, Kikuchi Takemitsu (菊池武光 ; 1319-1373), le principal général de Kaneyoshi, avait même acquis suffisamment de forces

¹⁴⁷⁴ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 347-349 ; MURAI Shōsuke, 2003 : 69-70.

¹⁴⁷⁵ *Nanbokuchō ibun*, vol. 4, n°4422.

¹⁴⁷⁶ KAWAZOE Shōji, 1985 : 17.

pour lancer une expédition vers Kyōto. Celle-ci fut toutefois tenue en échec par les forces navales des Ōtomo et des Ōuchi (大内氏), et dans une moindre mesure des Shōni, qui l'empêchèrent de débarquer à Honshū, réduisant à néant son projet de renverser le *bakufu*¹⁴⁷⁷. Kaneyoshi demeura donc à Kyūshū, où il resta pendant encore quelques années la principale puissance.

II.2.A.2 L'arrivée d'Imagawa Ryōshun et la fin de la cour du Sud à Kyūshū

Le *bakufu* ne pouvait rester inactif face à la situation critique de ses derniers partisans qui se maintenaient tant bien que mal à Kyūshū. Cependant, le choix d'un nouvel inspecteur général n'était pas une mince affaire compte tenu du sort qu'avaient connu les trois précédents. Les délibérations piétinèrent, et aucun candidat sérieux ne sembla émerger pendant des années. Finalement, en 1370, il fut choisi de confier cette charge au guerrier, lettré et stratège accompli Imagawa Ryōshun (今川了俊 ou Imagawa Sadayo 今川貞世 ; 1326-1420 ?). Investi de sa mission, le nouvel inspecteur général fit ainsi chemin vers Kyūshū en 1371, en prenant soin sur sa route de développer des alliances avec des clans puissants du Chūgoku (中国, l'Ouest de Honshū), tels que les Ōuchi (大内氏). Une fois arrivé dans la province de Nagato (長門¹⁴⁷⁸), il dépêcha d'abord son frère (et fils adoptif) Imagawa Nakaaki¹⁴⁷⁹ (今川仲秋 ; ?-?) au Hizen et son fils Yoshinori (今川義範 ou Imagawa Sadaomi 今川貞臣 ; ?-?) au Bungo pour rallier les Ōtomo. L'objectif de la manœuvre était de lancer une offensive conjointe sur le Dazaifu depuis trois directions, afin de s'en emparer directement. Nakaaki débarqua à Yobuko (呼子¹⁴⁸⁰) au 11^e mois de 1371, et rassembla rapidement de nombreux soutiens parmi les maisons guerrières du Mtsuratō¹⁴⁸¹, au point d'être en mesure d'engager et de remporter ses premiers combats contre les forces du Sud dès le mois suivant¹⁴⁸². Ryōshun débarqua au Buzen au 12^e mois,

¹⁴⁷⁷ SUGIMOTO Hisao, 1966, rééd. 1973 : 252-255.

¹⁴⁷⁸ C'est-à-dire la pointe occidentale de Honshū.

¹⁴⁷⁹ Il apparaît également dans les sources sous le nom d'Imagawa Yoriyasu (今川頼泰).

¹⁴⁸⁰ Actuelle Yobukochō 呼子町, ville de Karatsu 唐津市, préfecture de Saga 佐賀県.

¹⁴⁸¹ Cf. *infra*, p. 424.

¹⁴⁸² KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 81-92.

et avança rapidement vers le Chikuzen au début de 1372. Les trois armées de Ryōshun parvinrent ainsi à s'emparer du Dazaifu au 8^e mois de 1372, contraignant Kaneyoshi et Kikuchi Takemitsu à fuir au mont Kōra (高良山¹⁴⁸³). Dans les années qui suivirent, la cour du Sud essuya une série de revers cruciaux, avec la mort de Takemitsu en 1373 et de son fils aîné Takemasa (菊池武政) l'année suivante. Son successeur, le futur Taketomo (菊池武朝 ; 1363-1407), n'était alors qu'un enfant de douze ans et n'avait pas l'autorité nécessaire pour s'imposer à Kyūshū. Acculée, la cour du Sud se vit contrainte d'abandonner le mont Kōra pour se retrancher dans le fief des Kikuchi, au château de Waifu (隈府城 ; ou château de Kikuchi 菊池城) au Higo, tandis que Kaneyoshi se retira de la vie publique, confiant la direction du gouvernement de Kyūshū (*seiseifu* 征西府) à son neveu le prince Yoshinari (良成親王 ; ? - 1395 ?)¹⁴⁸⁴.

Si les forces de la cour du Sud se retrouvèrent ainsi encerclée, Imagawa Ryōshun n'était pas encore parvenu au bout de ses peines. Dans le cadre de cette lutte acharnée, l'année 1375 fut marquée par une affaire qui modifia profondément l'équilibre politique de Kyūshū. Alors que les armées de l'inspecteur général piétinaient face à la solide ligne défensive des Kikuchi, Ryōshun dut faire appel à l'assistance des grands seigneurs de l'île pour réduire au silence les dernières forces ennemies. Ōtomo Chikayo (大友親世 ; ?-1418) et Shimazu Ujihisa (島津氏久 ; 1328-1387) répondirent présents, mais Shōni Fuyusuke¹⁴⁸⁵ ignore ses appels, bien qu'appartenant théoriquement au même camp. Mais comme toujours, les Shōni ne voyaient pas d'un bon œil l'inspecteur général, qu'ils refusaient de reconnaître comme leur autorité suzeraine à Kyūshū, ce dont Ryōshun avait bien conscience. La confiance était donc loin de régner entre les deux seigneurs, mais l'inspecteur général parvint toutefois à persuader Fuyusuke de le rejoindre au pied de la forteresse de Mizushima (水島), à l'orée de la ligne défensive des Kikuchi, grâce à l'intercession de Shimazu Ujihisa. Fuyusuke rejoignit donc les rangs du bakufu à Mizushima au 8^e mois de 1375. Il y fut accueilli avec un grand banquet où furent conviés les grands seigneurs, quand au beau milieu des réjouissances, Ryōshun fit brutalement assassiner Fuyusuke. Cet acte eut des résultats très mitigés pour le camp du *bakufu*. D'un côté, Ryōshun avait complètement muselé le clan des Shōni, dont les rênes incombèrent

¹⁴⁸³ Dans l'actuelle ville de Kurume (久留米市), préfecture de Fukuoka (福岡県).

¹⁴⁸⁴ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 94-99.

¹⁴⁸⁵ Yori-hisa était mort à Kyōto en 1371, mais Fuyusuke était rentré à Kyūshū en 1372 avec Ryōshun. KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 122.

au frère cadet de Fuyusuke, Yorizumi¹⁴⁸⁶ (少弐頼澄 ; ?- 1378 ?). Au début de 1376, les forces de Ryōshun attaquèrent le château de Uchiyama (有智山) à Dazaifu, où s'était retranché Yorizumi. On ignore ce qu'il advint par la suite des Shōni, qui disparurent des sources pendant près de dix ans. D'un autre côté, l'acte de Ryōshun avait causé beaucoup d'émoi parmi les seigneurs locaux, au premier rang desquels Shimazu Ujihisa, qui se sentit humilié par la trahison de Ryōshun. Courroucé, il quitta avec son armée le Higo pour regagner Ōsumi, et refusa par la suite de se soumettre à l'autorité de Ryōshun, et ce jusqu'à sa mort en 1387. Si Ryōshun parvint tout juste à apaiser Ōtomo Chikayo, l'assassinat de Fuyusuke et le retrait des Shimazu causèrent une importante confusion dans ses rangs, donnant l'occasion aux forces du Sud de lancer une contrattaque. L'inspecteur général fut ainsi obligé de battre en retraite au Hizen vers le 10^e mois¹⁴⁸⁷. La cour du Sud profitait ainsi d'un sursis, et le conflit se prolongea sur plus d'une décennie.

Le Sud de Kyūshū devint ainsi un des principaux champs de bataille du conflit. Shimazu Sadahisa (島津貞久 ; 1269-1363) était mort en 1363 à l'âge avancé de quarante-quatre ans et avait légué le protectorat de la province de Satsuma à son fils Morohisa (島津師久 ; 1325-1376), et celle de Ōsumi à Ujihisa. Les deux provinces se trouvèrent ainsi partagées entre deux branches du clan Shimazu, dont les seigneurs se brouillèrent rapidement. Ryōshun tenta de jouer sur cette dissension en apaisant Morohisa et en s'assurant de sa collaboration dans la lutte contre son frère. Il tenta également de rassembler sous son égide les familles de Ōsumi qui s'opposaient au protecteur militaire, en particulier Nejime Hisakiyo¹⁴⁸⁸ (禰寝久清 ; ?-?), dont il fit son principal interlocuteur dans la province. Malheureusement pour Ryōshun, Morohisa mourut en 1376, et son fils et successeur, Korehisa (島津伊久 ; 1347-1407) ne partagea pas le penchant de son père pour les Imagawa, préférant se rapprocher de son oncle. La situation dans le sud de Kyūshū était donc résolument défavorable à Ryōshun, et retarda d'autant l'assaut final contre les forces de Kaneyoshi¹⁴⁸⁹.

¹⁴⁸⁶ Yorizumi était depuis 1359 en rébellion contre son père Yorihisa et son frère Fuyusuke et combattait pour le camp de la cour du Sud. Durant la période d'hégémonie de la cour du Sud à Kyūshū dans les années 1360, c'est lui qui était reconnu comme patriarche du clan et détenait les rênes du Dazaifu pour le compte de Kaneyoshi. Cf. *infra*, p. 434.

¹⁴⁸⁷ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 102-114 ; SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 485-491.

¹⁴⁸⁸ Les archives des Nejime (*Nejime monjo* 禰寝文書 ; Manuscrits des Nejime), qui nous sont parvenus, sont une source d'information précieuse pour comprendre l'évolution du conflit dans le Sud de Kyūshū.

¹⁴⁸⁹ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 132-137 ; SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 487-488.

Les progrès furent lents pour Ryōshun, qui reprit à partir de 1377 l'offensive contre la cour du Sud. Le surintendant parvint finalement à s'emparer du château principal des Kikuchi en 1381, forçant le prince Yoshinari et Kikuchi Taketomo à se replier au château de Yabe (矢部), marquant ainsi l'irréversible déclin de la cour du Sud à Kyūshū. Pour autant, l'hostilité des Shimazu à l'égard de Ryōshun ne faiblit pas, et celui-ci dut même faire face en quelques occasions aux rébellions de plusieurs familles, comme les Sagara (相良氏) au Higo, pourtant un de ses principaux et plus anciens soutiens dans cette province, et même les Nejime, qui se déclarèrent pour la cour du Sud en 1385. Imagawa Ryōshun fut donc contraint de diviser ses forces sur plusieurs fronts dans ces années, retardant toujours plus l'offensive finale contre les Kikuchi et le prince Yoshinari¹⁴⁹⁰. Toutefois, Shimazu Ujihisa mourut en 1387 à l'âge de soixante ans, événement qui semble avoir eu d'importantes répercussions sur l'équilibre des forces à Kyūshū, car cette même année, de nombreux clans réintégrèrent les rangs des Imagawa, tandis que la cour du Sud vivait ses derniers moments¹⁴⁹¹.

II.2.A.3 Des concomitances chronologiques entre le conflit à Kyūshū et la piraterie

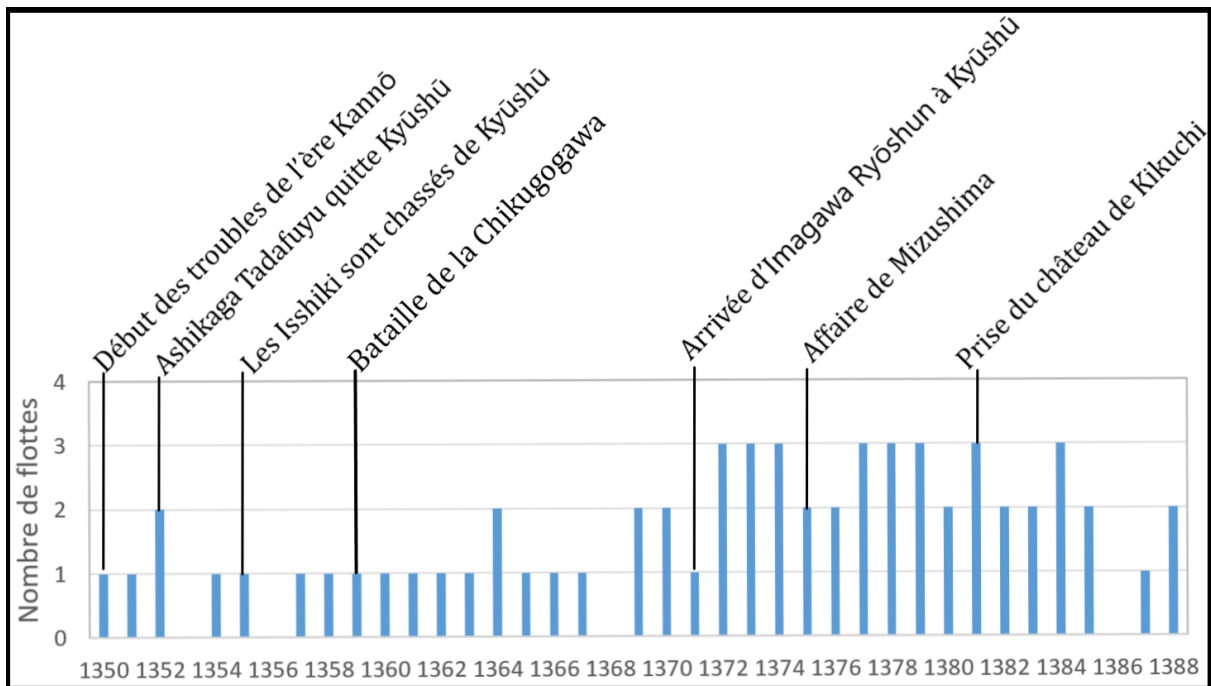
Notre lecteur aura sans doute déjà remarqué de saisissantes correspondances chronologiques entre l'activité pirate sur le continent et le déroulement du conflit à Kyūshū, à commencer par son apparition soudaine. Celle-ci correspond en effet presque au mois près au moment où s'engagent les combats entre les forces du *bakufu* menées par les Isshiki, celles de la cour du Sud menées par Kaneyoshi et Kikuchi Takemitsu, et le camp de Tadafuyu, rejoint par Shōni Yoriyoshi un peu plus tard dans l'année¹⁴⁹². La Figure 38 suivant rapporte les grands développements du conflit à Kyūshū au nombre de flottes pirates actives en Chine et en Corée sur la période 1350-1389.

¹⁴⁹⁰ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 144-154.

¹⁴⁹¹ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 155-160.

¹⁴⁹² Les manuscrits de cette période indiquent que jusqu'au 4^e mois de 1350, Shōni Yoriyoshi était encore dans le camp de Isshiki Dōyū. Le premier document montrant clairement son ralliement à Tadafuyu ne date que du 9^e mois de 1350. On sait ainsi que Yoriyoshi passa dans le camp de Tadafuyu entre le 4^e et le 9^e mois de 1350. Cf. COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 2002 : 416.

Figure 38 : Comparaison entre l'activité pirate et les grands développements du conflit civil à Kyūshū



Nous constatons ainsi plusieurs correspondances significatives entre les deux phénomènes historiques, en particulier durant les années 1350. Le départ de Tadafuyu de Kyūshū est suivi d'une année de trêve où aucune grande flotte n'est signalée sur les côtes du continent, de même pour l'évincement des Isshiki et la prise de Hakata par les forces du Sud en 1355. Les raids reprennent toutefois en 1357, sans interruption jusqu'en 1367, et ce bien que l'on entre dans une période de calme relatif à Kyūshū, surtout après l'évincement des Shōni au début des années 1360. De même, l'arrivée de Ryōshun dans l'île à la fin de 1371 et la reprise des combats semble coïncider avec l'apparition d'une troisième flotte pirate sur le continent et semble inaugurer le début de la période d'intensification. Toutefois, le graphique ci-dessus ne recensant que le nombre de flottes actives simultanément, il laisse de côté d'autres aspects de l'évolution de la piraterie, telle que la taille des flottes ou la violence des attaques. Or, les sources coréennes notent qu'après 1375 les raids pirates se firent plus violents, les Japonais massacrant systématiquement les populations de la péninsule jusqu'aux femmes et enfants¹⁴⁹³. Si ces sources attribuent cette évolution à l'assassinat manqué du chef pirate Tō Tsunemitsu¹⁴⁹⁴,

¹⁴⁹³ KRSCY : 30, 1375.7.

¹⁴⁹⁴ Cf. *supra*, p. 262.

il est également possible qu'elle soit le reflet du durcissement du conflit à Kyūshū suite à l'assassinat de Shōni Fuyusuke à Mizushima cette même année¹⁴⁹⁵. Enfin, nous avons expliqué plus haut que la piraterie semble entamer son déclin dans la seconde moitié des années 1380, la taille des flottes ayant tendance à décroître rapidement à une époque où les forces de la cour du Sud ont pour la majeure partie été balayées, et les Shōni sont réintégrés dans la pyramide vassalique du *bakufu*¹⁴⁹⁶. Ainsi l'apaisement du conflit correspond au déclin de la piraterie sur le continent, sans pour autant signifier son arrêt complet.

Non que toutes les évolutions de l'activité pirate puissent être ramenées à ce conflit. On n'observe par exemple aucun développement militaire notable qui puisse expliquer la trêve de l'activité pirate en 1368, les causes de celle-ci étant plutôt à rechercher dans les efforts diplomatiques des Yuan et surtout du Koryō¹⁴⁹⁷. De même, l'apparition d'une seconde flotte au Jiangnan en 1369 s'explique par les développements politiques en Chine, avec l'établissement de la dynastie des Ming et la répression de certaines populations maritimes¹⁴⁹⁸. Toutefois, les nettes concomitances chronologiques entre l'activité pirate et les développements du conflit à Kyūshū tendent à montrer qu'il existait un lien de causalité — ou à défaut de corrélation — entre les deux phénomènes. Cet avis est partagé par l'ensemble des historiens qui ont étudié les causes de la piraterie japonaise, mais ceux-ci divergent en revanche quant aux modalités de ce lien : pour certains, il faut y voir les conséquences économiques du conflit sur les populations du littoral de Kyūshū, qui, poussées par la famine, durent aller chercher les moyens de leur subsistance sur le continent¹⁴⁹⁹. D'autres y voient une série d'expéditions orchestrées par des pouvoirs féodaux pour financer leur effort de guerre¹⁵⁰⁰, envisageant ce faisant une dimension politique à la piraterie japonaise. Il nous semble pour notre part que ces deux aspects ne sont pas mutuellement exclusifs ; l'économique et le politique étant inextricablement liés dans un contexte troublé où le conflit entre puissances politiques avait nécessairement de

¹⁴⁹⁵ Sur ce point, voir par exemple KIM Pohan, 2001.

¹⁴⁹⁶ On sait qu'en 1387, Shōni Sadayori (少弐貞頼 ; 1372 ?-1404), fils de Yorizumi, avait déjà été rétabli dans ses fonctions de protecteur militaire du Chikuzen (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6028). Son rétablissement date donc de quelques temps avant cette date, mais nous ignorons quand exactement. Cf. *infra*, p. 590.

¹⁴⁹⁷ Cf. *infra*, p. 441.

¹⁴⁹⁸ Cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

¹⁴⁹⁹ MURAI Shōsuke, 2003 : 85 ; 2013 : 132.

¹⁵⁰⁰ Comme nous l'avons signalé en introduction de cette étude, Yi Young est le principal défenseur de cette thèse, imputant l'apparition de la piraterie à Shōni Yoriyori et ses successeurs. Nous reviendrons sur ce point plus bas (cf. *infra*, « II.2.D.2 Les Shōni et leurs vassaux, les Sō de Tsushima »).

profondes implications sur l'équilibre économique du pays, et où la captation des ressources économiques était bien souvent la condition *sine qua none* pour la poursuite des combats par l'un ou l'autre des belligérants¹⁵⁰¹. Nous allons donc tenter dans la suite de ce chapitre de comprendre quel fut l'impact économique de la piraterie sur la société japonaise, et d'élucider les rapports qu'entretinrent les grands seigneurs féodaux tels que les Shōni, les Shimazu, les Kikuchi ou Kaneyoshi aux groupes pirates. Mais avant de nous avancer dans cette analyse, il est indispensable d'élucider un premier point d'importance : qui étaient donc les pirates au sein de la société japonaise ?

II.2.B Les bases de la piraterie au Japon

Les pirates eux-mêmes n'ont pas laissé d'écrits. Aucune saga ne vante les glorieuses aventures de quelque illustre personnage, aucun journal personnel ne décrit les affres de la vie en mer. Non seulement cela, mais très peu de textes japonais, de quelque nature qu'ils soient, ne les évoquent, si ce n'est pour quelques rares interdits. L'histoire n'a laissé que bien peu de noms. Nous avons déjà évoqué les noms de Tō Tsunemitsu ou Agibaldo, des chefs pirates qui apparaissent dans les histoires officielles coréennes, mais au sujet desquels il est dit bien peu de choses. De quel endroit du Japon venaient-ils ? Quel statut avaient-ils ? Quels rapports entretenaient-ils avec les pouvoirs féodaux ? Se battaient-ils aussi pour l'une des deux cours ? Autant de questionnements auxquels les sources coréennes ne permettent pas de répondre. S'il est donc clair que les pirates venaient pour l'essentiel du Japon, comprendre qui ils étaient précisément et quelle place ils occupaient au sein de la société japonaise s'avère être une gageure, en particulier pour la seconde moitié du XIV^e siècle. La plupart des informations que nous possédons au sujet de la piraterie provient des sources coréennes, rédigées par des lettrés dont la connaissance de la société japonaise restait très sommaire. Or, l'une des expressions qu'ils emploient parfois pour désigner les pirates est le terme de « Japonais des Trois îles » (三島倭 ; cor.

¹⁵⁰¹ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 306-307.

samdowae ; jap. *santōwa* ; chin. *sandaowo*). Si cette expression semble désigner l'origine géographique de ces pirates, il n'est pas entièrement clair à quelles îles japonaises elle fait référence. Pour certains, il s'agit des îles de Tsushima, Iki et de la zone de Matsura — qui n'est pas une île mais un archipel et qui englobe également la côte nord-ouest de Kyūshū¹⁵⁰² ; pour d'autres, il ne s'agit pas nécessairement de lieux précis, mais plutôt des zones de Kyūshū où l'autorité du *bakufu* n'était pas respectée¹⁵⁰³. Il semble toutefois que cette expression n'apparaisse en Corée qu'à la toute fin du XIV^e siècle¹⁵⁰⁴, vraisemblablement introduite au Chosŏn à l'occasion du retour de l'ambassade coréenne à Kyōto menée par Pak Tonji¹⁵⁰⁵ (朴惇之 ; ?- ?), et son sens semble avoir évolué au fil du temps et à mesure que les autorités coréennes se familiarisaient avec la situation intérieure japonaise¹⁵⁰⁶, de sorte qu'elle ne constitue pas une indication claire de l'origine des pirates. Bien peu de documents nous permettent ainsi de déterminer où se situaient précisément les bases des groupes pirates durant la seconde moitié du XIV^e siècle, les

¹⁵⁰² TANAKA Takeo, 1959 : 7-11 ; TAMURA Hiroyuki, 1967 : 98 ; 315 ; SAEKI Kōji, 2006 : 96.

¹⁵⁰³ Yi Young est le principal défenseur de cette thèse. Pour lui, elle désigne les domaines inféodés aux Shōni (cf. Yi Young, 2011), une thèse qui a toutefois fait l'objet d'une critique détaillée par Yi T'aehun (Yi T'aehun, 2012), qui estime que l'interprétation assimilant les « Trois Îles » à Tsushima, Iki et la zone de Matsura proposée par Tanaka et Tamura est plus pertinente.

¹⁵⁰⁴ L'expression des « Trois Îles » appliquée à la piraterie est employée une fois dans le *Koryōsa*, contenue dans la biographie du lettré Chōng Mongju (鄭夢周 ; 1337-1392) qui fut dépêché en 1377 en tant qu'ambassadeur à Hakata. Il y fut accueilli par Imagawa Ryōshun, duquel Chōng Mongju obtint l'interdiction des « invasions et raids des Trois îles » 禁三島侵掠 (KRS : 117, 5a-b, 鄭夢周傳). Certains historiens s'appuient ainsi sur cette mention pour suggérer que l'expression était déjà employée en Corée depuis les années 1370 au moins (voir par exemple Yi T'aehun, 2012 : 356-357), mais il nous semble pour notre part qu'il soit impossible de l'affirmer sur la base de ce document. En effet, bien que Chōng Mongju fût un lettré célèbre, il était aussi opposé au pouvoir de la clique de Yi Sōnggye et fut assassiné en 1392 par Yi Pang'wŏn (李芳遠 ; 1367-1422), fils de Yi Sōnggye et futur roi T'aejong 太宗 (r. 1400-1418). La compilation de sa biographie pour le KRS durant le règne de Sejong (世宗 ; r. 1418-1450), lui-même le fils de Yi Pang'wŏn, revêtait donc un caractère politique sensible et reçu de ce fait une attention particulière de la part des historiographes. Sa biographie fit ainsi l'objet de plusieurs débats à la cour du Chosŏn. Dans la première version du KRS élaborée par Chōng Tojŏn (cf. *supra*, p. 44), Chōng Mongju avait reçu un traitement très négatif (CWS : 1423.12.29 [3]), mais il fut par la suite réhabilité et traité comme un « sujet loyal » (*ch'ungsin* 忠臣) du Koryō dans les versions suivantes (CWS : 1430.11.23 [1]). Il est donc clair que sa biographie fut remaniée plusieurs fois dans la première moitié du XV^e siècle, aussi est-il possible que l'expression « Trois îles » contenue dans cette biographie soit en réalité un ajout des compilateurs du XV^e siècle, et non une expression couramment utilisée au Koryō.

¹⁵⁰⁵ CWS : 1399.5.16 [3]. Il s'agit non seulement de la première occurrence de l'expression « Japonais des Trois Îles » pour désigner les pirates dans les annales de la cour du Chosŏn, mais elle est de surcroît employée cinq fois dans les propos rapportés du Ashikaga Yoshimitsu (足利義満 ; 1358-1408). Il semble donc que l'expression ait été transmise au Chosŏn par les autorités japonaises lors de cet échange diplomatique. Il n'existe cependant aucune mention de ce terme des « Trois îles » dans les sources japonaises, aussi ignore-t-on comment il en vint à être formé ou le sens exact qu'il revêtait. En tout cas, il semble que cette expression de « Japonais des Trois Îles » n'ait été introduite en Corée que près d'un demi-siècle après le début des attaques pirates. Nous citons le rapport de cette ambassade dans la partie suivante de cette étude. Cf. *infra*, p. 597.

¹⁵⁰⁶ TANAKA Takeo, 1959 : 7-11.

sources les plus détaillées datant du siècle suivant. Les Annales de la cour du Chosŏn contiennent en effet des mentions éparses concernant les lieux d'où émane la piraterie au Japon. Parmi ces mentions, le rapport de l'ambassadeur Pak Sŏsaeng (朴瑞生 ; ?-?), qui dressa un rapport de son séjour au Japon en 1429, se démarque en raison de la richesse — relative — des informations qu'il contient. Le diplomate ne se contente en effet pas d'évoquer les bases pirates en des termes vagues tels que les « Japonais des Trois Îles », mais fournit plutôt une géographie de la piraterie au Japon¹⁵⁰⁷ :

(...) 臣到日本, 自對馬島至兵庫, 審其賊數及往來之路。若對馬、一歧 內外大島、志賀、平戶等島, 赤間關以西之賊也, 四州以北竈戶、社島等處, 赤間關以東之賊也。其兵幾至數萬, 其船不下千隻, 若東西相應, 一時興兵, 則禦之難矣。其西向之路, 則對馬島爲諸賊都會之處, 赤間關是四州諸賊出入之門, 如有西向之賊, 宗貞盛下令其民, 不許汲水, 大內殿下令赤間關, 禁其西出, 則海賊不得往來矣。且志賀、竈戶、社島等賊, 大內殿主之; 內外大島, 宗像殿掌之; 豐後州海邊諸賊, 大友殿治之; 一歧、平戶等島, 志佐、佐志、田平、呼子等殿分任之, 使彼諸島之主嚴立禁防, 則賊心無由啓矣 (...)

« (...) Votre sujet est arrivé au Japon. De Tsushima jusqu'à Hyōgo¹⁵⁰⁸, j'ai inspecté le nombre de pirates et les routes empruntées dans les deux sens. Les îles telles que Ōshima, Shika ou Hirado autour de Tsushima et Iki sont les [bases des] pirates à l'ouest d'Akamagaseki¹⁵⁰⁹. Les lieux comme Kamato ou Shirojima, au nord de Shikoku, sont les [bases des] pirates à l'est de Akamagaseki. Leurs forces totalisent plusieurs dizaines de milliers d'hommes, et pas moins d'un millier de navires. Si l'Est et l'Ouest se coalisaient, et prenaient les armes en même temps, il serait bien difficile de se défendre contre eux. Sur la route vers l'ouest, Tsushima est l'endroit où les divers pirates se rassemblent, et Akamagaseki est la porte par laquelle les pirates de Shikoku vont et viennent. Si des pirates se dirigent vers l'ouest, Sō Sadamori¹⁵¹⁰ interdit

¹⁵⁰⁷ CWS : 1429.12.3 [5] ; TANAKA Takeo, 1959 : 10.

¹⁵⁰⁸ Ancien nom de Kōbe 神戸.

¹⁵⁰⁹ C'est-à-dire l'actuelle Shimonoseki (下関), où se trouve le détroit qui marque le seuil de la mer Intérieure. En son endroit le plus resserré, ce détroit n'a que sept cents mètres de largeur.

¹⁵¹⁰ Sō Sadamori (宗貞盛), fils de Sō Sadashige, fut le seigneur de Tsushima de 1418 à 1452.

à ses gens de leur fournir de l'eau ; Ōuchi ordonne à Akamagaseki de leur interdire l'accès vers l'ouest, aussi les pirates ne peuvent-ils aller et venir. De plus, les pirates de Shika, Kamato ou Shirojima sont sous la suzeraineté du seigneur Ōuchi¹⁵¹¹. Ōshima et les îles alentour sont sous la domination du Seigneur Munakata¹⁵¹². Les pirates des rivages de la province du Bungo sont gouvernés par le Seigneur Ōtomo. Les îles de Iki ou Hirado sont sous la responsabilité partagée des Seigneurs Shisa, Sashi, Tabira, Yobuko, etc. Si l'on fait en sorte que les seigneurs établissent fermement l'interdiction et le blocage [de la piraterie], alors les pirates n'auront nul lieu vers où se tourner (...). »

Cette description est certes plus tardive de quatre décennies à la période considérée dans ce chapitre de notre étude, mais elle constitue malgré tout un très bon point de départ pour élucider l'emplacement des principales bases des flottes pirates actives sur le continent au XIV^e siècle. De fait, le contenu de ce rapport semble être corroboré par les renvois de prisonniers coréens au début du Chosŏn. Entre 1392 et 1418, plus de 5000 Coréens capturés par les pirates furent rapatriés par des partenaires diplomatiques japonais¹⁵¹³, la vaste majorité desquels étaient basés à Tsushima, Iki, dans la région de Matura, et Hakata¹⁵¹⁴. Il y a donc une nette correspondance entre les lieux où étaient concentrés les captifs pirates et les lieux mentionnés dans le rapport de Pak Sŏsaeng comme formant les bases des « pirates à l'ouest d'Akamagaseki ». Étant donné que les raids pirates diminuent fortement au début du Chosŏn, nombre de ces prisonniers rapatriés avaient vraisemblablement été capturés durant la seconde moitié du XIV^e siècle, et passé plusieurs années, voire décennies au Japon avant leur renvoi en Corée. Il est ainsi possible, sur la base de ces mentions éparses contenues dans les sources coréennes, et dans une moindre mesure, japonaises et chinoises, de glaner quelques informations sur l'origine géographique de la piraterie au Japon, que nous allons présenter ici. La question

¹⁵¹¹ Les Ōuchi étendent leur influence vers le nord de Kyūshū dans la première moitié du XV^e siècle.

¹⁵¹² Le clan Munakata (宗像氏) étaient les abbés du grand sanctuaire de Munakata (宗像大社, dans l'actuelle ville de Munakata, préf. de Fukuoka), l'un des principaux centres religieux de Kyūshū.

¹⁵¹³ Cf. *infra*, p. 380.

¹⁵¹⁴ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 79.

relative à la présence ou non dans les rangs des pirates de populations issues du Koryō ou de la Chine sera traitée séparément dans le chapitre suivant¹⁵¹⁵.

II.2.B.1 Tsushima, Iki et Matura

1. Tsushima

Nous avons déjà évoqué l'île de Tsushima à plusieurs reprises au cours de la présente étude. L'île occupe en effet depuis la préhistoire le rôle de pont entre la péninsule coréenne et le reste de l'archipel japonais, offrant un relais pratique à la navigation. Il n'est donc pas étonnant qu'elle soit fréquemment désignée dans les sources coréennes comme le lieu de passage des flottes pirates qui font voile en direction de la péninsule¹⁵¹⁶. Pak Sōsaeng rapporte lui aussi que « Tsushima est l'endroit où les divers pirates se rassemblent » avant d'aller au Chosŏn, et explique de surcroît que les flottes y faisaient de l'eau avant de débiter leurs campagnes, une situation que l'on suppose inchangée depuis le second XIV^e siècle. Nous savons en effet de façon certaine qu'une grande partie des flottes passaient par Tsushima avant d'attaquer le Koryō¹⁵¹⁷.

L'implication de Tsushima dans la piraterie ne se cantonnait toutefois pas à fournir une étape pratique sur la route des flottes venues de l'arrière-pays, bien au contraire : l'île était le principal repère de nombreux pirates, au point qu'elle soit presque toujours citée en premier dans les affaires liées à la piraterie, tant en Chine¹⁵¹⁸ qu'en Corée, à l'instar du rapport de Pak Sōsaeng. Cette implication des populations de Tsushima dans la piraterie sur le continent est avérée dès la fin du Koryō. Ainsi en 1387 le général Chōng Chi (鄭地 ; 1347-1391) recommanda que la cour profite de sa nouvelle marine de guerre pour aller frapper les pirates directement sur leurs bases, expliquant que « (...) les [pirates] japonais

¹⁵¹⁵ Cf. *infra*, « II.3.B. Entraver la liberté des mers ».

¹⁵¹⁶ Voir par exemple CWS : 1444.4.30 [1] : « Mais les deux îles de Tsushima et Iki sont les terres par où passent les pirates (...) » 然對馬、一歧兩島，海賊經由之地 (...).

¹⁵¹⁷ Concernant l'itinéraire des flottes pirates, cf. *supra*, « II.1.B.2 Les routes de la piraterie ».

¹⁵¹⁸ MSL : 1406.1.8.

ne sont pas des brigands dépêchés par l'État : ce sont des populations rebelles¹⁵¹⁹ réparties dans les deux îles de Tsushima et d'Iki, dans le voisinage de Happ'ô, et commettent des pillages n'importe quand »¹⁵²⁰. Il est par ailleurs clairement attesté qu'une partie au moins de la flotte qui ravagea les côtes coréennes en 1396 était basée à Tsushima¹⁵²¹. Les autorités du Koryô avaient clairement conscience du fait que Tsushima était l'un des principaux repères de la piraterie, et ce probablement depuis leur ouverture diplomatique avec le Japon en 1367-1368¹⁵²². On se souvient par ailleurs que nombre des pirates qui avaient attaqué le Koryô au XIII^e siècle étaient issus de Tsushima. De fait, les habitants de l'île, de par leur proximité géographique avec le continent, connaissaient les côtes méridionales de la péninsule, qu'elles fréquentaient depuis des siècles¹⁵²³. Cette proximité facilita ainsi la participation des populations locales aux razzias sur le continent et devint de ce fait la principale « île aux pirates ». Les autorités coréennes le comprirent très tôt, puisqu'elles concentrèrent en priorité leurs efforts diplomatiques¹⁵²⁴ et militaires¹⁵²⁵ sur Tsushima pour tenter d'enrayer la piraterie.

Nous reviendrons plus bas sur la situation politique de l'île¹⁵²⁶, aussi nous contenterons nous ici d'évoquer qu'elle était sous la domination du clan des Sô (宗氏), eux-mêmes vassaux des Shôni qui possédaient le titre d'intendants domaniaux de l'île (*jitô* 地頭) depuis la première moitié du XIII^e siècle¹⁵²⁷.

¹⁵¹⁹ Dans le contexte de la fin du Koryô, « l'État » japonais fait référence au *bakufu* et à ses représentants à Kyūshū, dont Imagawa Ryōshun. Ce passage ne doit donc pas tant être compris comme signifiant que les pirates agissaient indépendamment des puissances féodales, mais plutôt qu'ils ne se pliaient pas aux ordres d'interdiction du *bakufu*.

¹⁵²⁰ KRSCY : 32, 1377.8.

¹⁵²¹ Le célèbre pirate de Tsushima Sōda Saemontarō (早田左衛門太郎 ; ?-1428 ?) était l'un des principaux chefs de cette flotte. Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

¹⁵²² Le KRS ne l'énonce pas clairement, mais cela se devine au vu du fait que les autorités du Koryô développèrent à ce moment des échanges diplomatiques directs avec les seigneurs de Tsushima pour tenter de remédier au problème de la piraterie. Cf. *infra*, p. 441.

¹⁵²³ Cf. *supra*, « I.4.B.2 Les premiers débordements sur la côte coréenne ».

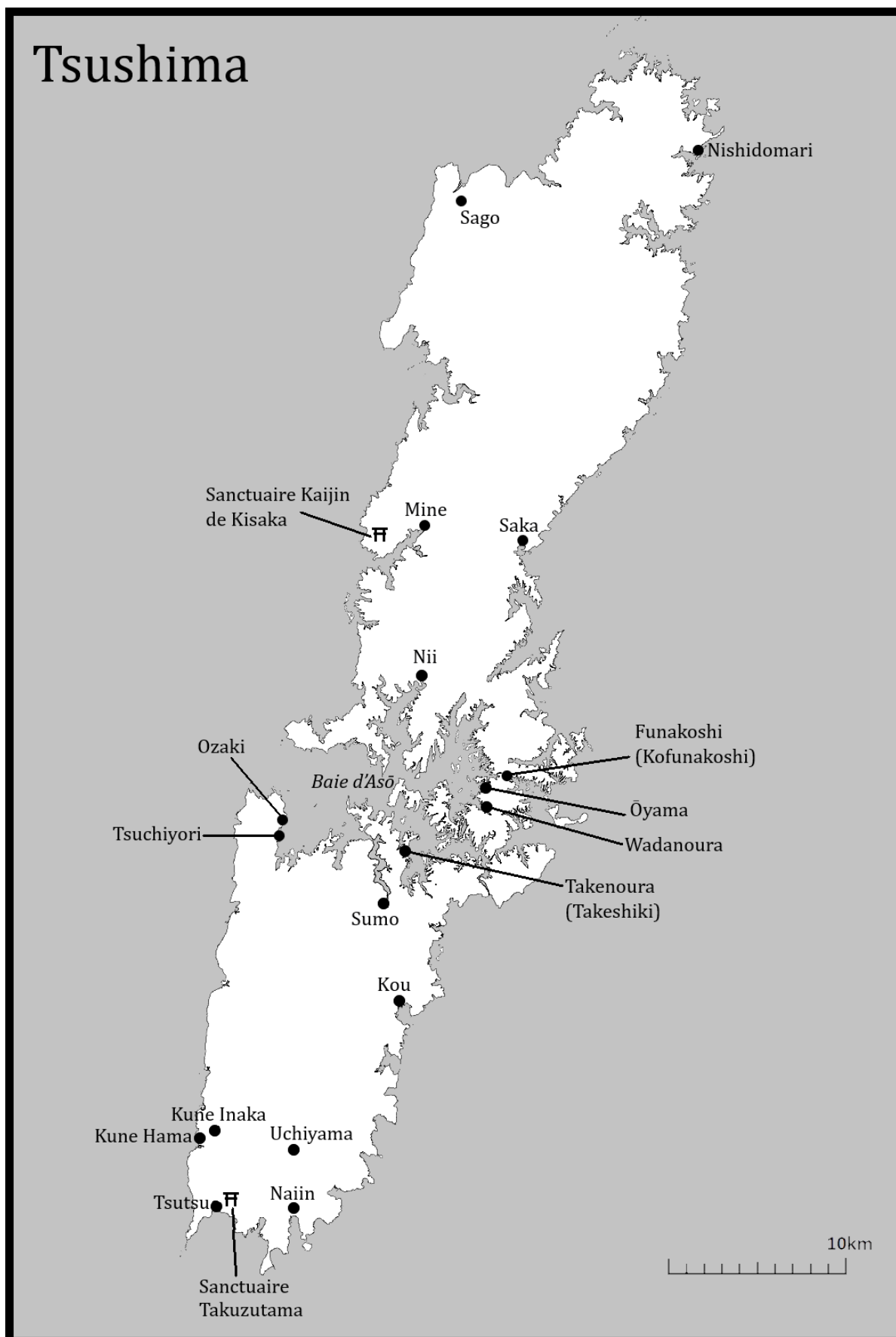
¹⁵²⁴ Cf. *infra*, p. 441.

¹⁵²⁵ Cf. *infra*, « III.2.C.4 Punir les pirates : l'expédition contre Tsushima de 1419 ».

¹⁵²⁶ Cf. *infra*, « II.2.D.2 Les Shōni et leurs vassaux, les Sō de Tsushima ».

¹⁵²⁷ ARAKI Kazunori, 2017 : 16.

Figure 39 : Carte de Tsushima au Moyen âge (élaborée par l'auteur).
Les toponymes indiqués sont ceux que nous citerons au cours de cette étude



2. Iki

Comme Tsushima, Iki était avantageusement positionnée sur la route entre Kyūshū et la péninsule coréenne. À mi-chemin entre Tsushima et Hakata, elle constituait un autre point de passage stratégique pour le cabotage dans le détroit de Corée et de ce fait un point de passage incontournable pour les flottes pirates de l'arrière-pays¹⁵²⁸. Elle était aussi régulièrement citée dans les sources au même rang que Tsushima comme une des principales bases de la piraterie. C'est notamment le cas du rapport de Pak Sōsaeng, mais aussi de l'adresse au trône de Chōng Chi en 1387. Dans la première missive envoyée par la cour du Chosŏn à Tsushima en 1397, celle-ci écrit que « depuis l'année *kyōng-in* (1350), des vauriens de l'île sous votre juridiction et d'Iki se regroupent en (bandes de) brigands et violent et pillent nos frontières, causant des dégâts qui ne sont pas insignifiants »¹⁵²⁹. Près de la moitié des navires de la flotte qui attaqua la côte occidentale du Chosŏn et le Liaodong en 1419 était originaire d'Iki, tandis que le reste provenait de Tsushima¹⁵³⁰, aussi est-il clair que les pirates des deux îles entretenaient d'étroits liens de collaboration¹⁵³¹.

La situation politique d'Iki dans la seconde moitié du XIV^e siècle est pour le moins énigmatique, les sources faisant défaut. Ce n'est qu'au début du XV^e siècle que la situation commence à s'éclaircir, grâce à l'essor des échanges diplomatiques avec le Chosŏn¹⁵³². Le premier potentat de l'île à se présenter à la cour coréenne fut le seigneur Shisa (志佐), avec le titre de protecteur militaire de l'île d'Iki (*Iki no shima shugo* 一岐島守護) en

¹⁵²⁸ CWS : 1444.4.30 [1].

¹⁵²⁹ CWS : 1397.5.6 [1] : 自庚寅以來，貴治及一岐兩島無賴之人，相聚爲寇，侵掠邊境，爲害不小。

¹⁵³⁰ Sur les quatorze navires qui revinrent indemnes de cette campagne, sept étaient originaires d'Iki (CWS : 1420.2+.10 [6]). Cf. *infra*, « III.1.C. La campagne de 1419 : le raid pirate le mieux documenté ».

¹⁵³¹ Certains de ces liens étaient de nature clanique, comme le montre le cas des Sōda, dont la branche principale était établie à Tsushima, mais dont certains membres étaient basés à Iki. Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ». Voir aussi MURAI Shōsuke, 2013 : 194-199.

¹⁵³² Cf. *infra*, « III.2.C.2 Amadouer les pirates : diplomatie et apaisement ».

1401¹⁵³³. Les Shisa étaient une des principales maisons du Matsuratō¹⁵³⁴, dont les principaux domaines se situaient dans la vallée de la rivière Shisa (志佐川), au Hizen. On voit donc qu'une maison de Matsura était à cette date parvenue à acquérir l'ascendant politique dans l'île avant cette date, probablement dans la seconde moitié du XIV^e siècle¹⁵³⁵, mais presque aucun manuscrit local n'ayant survécu, on en ignore les détails. Ce qui est sûr, c'est que cet attrait de l'île pour les maisons de Matsura existait déjà au milieu du XIV^e siècle, comme en témoigne le fait que les Ōshima (大島氏), une branche du clan Matsura établie sur l'île d'Azuchi-Ōshima (的山大島), reçut de la part d'Ashikaga Tadafuyu des terres à Iki en récompense de leur allégeance en 1350. Or, l'année suivante, le commis du sanctuaire Hachiman de Hakozaki¹⁵³⁶ (*Hachiman Hakozaki gūji zasshō* 八幡宮崎宮司雜掌) se plaignit auprès de Tadafuyu que Ōshima Saburō Saemon no jō (大嶋三郎左衛門尉 ; ?-?) et sa bande commettaient des déprédations sur les villages de Seto (瀬戸) et Sugihara (杉原) d'Iki, qui appartenaient au sanctuaire. Sur ce, Tadafuyu ordonna à

¹⁵³³ CWS : 1401.10.1 [1]. Ce titre est transformé en « protecteur suprême de la province d'Iki » (*Ikishū taishū* 一岐州太守) lors des ambassades suivantes (CWS : 1402.9.29 [3]), mais semble être équivalent à celui de « protecteur militaire ». Il est cependant douteux que ce titre de gouverneur militaire ait été conféré aux Shisa par le *bakufu* de Muromachi, comme cela devait être ordinairement le cas. En effet, le haut dignitaire du shogunat Mansai (満濟 ; 1378-1435) écrit dans son journal en 1434 ignorer qui possède autorité sur l'île, s'hasardant à supposer qu'elle est sous l'autorité partagée du Shimo-Matsuratō (une référence aux Shisa ?) et des Shōni (*Mansai jugō nikki* 満濟准后日記 [Journal de Mansai Jugō] : an 6 de l'ère Eikyō 永享, 6^e mois, 17^e jour). Ainsi si le *bakufu* était à ce point ignorant des affaires d'Iki, on peut douter qu'il ait été à l'origine de la nomination du seigneur Shisa à la tête de l'île. Nous pensons donc que Shisa s'est lui-même octroyé ce titre de protecteur militaire afin d'accroître son prestige, une pratique pour laquelle il existe d'ailleurs des précédents ailleurs au Japon (ARAKI Kazunori, 2017 : 34).

¹⁵³⁴ Cf. *infra*, « II.2.D.1 Les seigneurs du Matsuratō ».

¹⁵³⁵ Au début du XV^e siècle, on voit également apparaître dans les sources coréennes, outre le seigneur Shisa, un autre potentat d'Iki, Minamoto no Yoshiki (源良喜 ; ?-?), qui se présente généralement sous le titre de « maître de la province d'Iki » (*Ikishū chishū* 一岐州知主 ; le terme *chishū* 知主 ne correspond à aucune titulature connue au Japon. Peut-être s'agit-il de l'abréviation de *chigyōshū* 知行主, signifiant « propriétaire » (d'un domaine) ou « administrateur »). Pour Murai Shōsuke, Minamoto no Yoshiki était probablement d'un potentat d'Iki dont la famille exerçait déjà une influence politique dans l'île depuis des générations, mais qui fut peu à peu supplanté par les maisons du Matsuratō (MURAI Shōsuke, 2013 : 188), une hypothèse étayée par l'emploi par Minamoto no Yoshiki du titre de « fonctionnaire héréditaire de la province d'Iki » (*Ikishū sekan* 一岐州世官) lors de son ambassade au Chosŏn en 1407 (CWS : 1407.12.16 [1]), un titre qui n'est également attesté nulle part ailleurs au Japon. Yoshiki disparaît toutefois des sources après 1413 (CWS : 1413.12.24 [2]), et en 1425, c'est le seigneur Shisa qui porte le titre de « maître de la province d'Iki » (CWS : 1425.3.25 [2]), suggérant que le premier fut supplanté par les seconds durant cette période. Pour Tamura Hiroyuki, Minamoto no Yoshiki serait un membre du clan Sashi (佐志氏), une autre maison du Matsuratō qui s'implante également à Iki au XV^e siècle (TAMURA Hiroyuki, 1967 : 270-271). Cependant, les Sashi, en tant que membres du Matsuratō, portaient généralement des noms personnels composés d'un seul sinogramme, et l'on constate également un vide de quinze ans entre la dernière ambassade de Yoshiki au Chosŏn en 1413 et la première mention du seigneur Sashi, en 1428 (CWS : 1428.10.7 [2]), aussi la thèse de Murai nous paraît-elle plus pertinente.

¹⁵³⁶ La sanctuaire de Hakozaki, situé juste à l'est de Hakata, était un des plus importants centres religieux du Chikuzen.

Shisa Ari (志佐有 ; ?-?) de faire cesser ces exactions¹⁵³⁷. On peut donc déduire de cette affaire qu'au milieu du XIV^e siècle, l'île était politiquement morcelée, répartie en petits domaines dont certains appartenaient à des familles du Maturatō, au sein desquelles les Shisa semblaient détenir l'ascendant politique, mais aussi à d'autres puissances, dont le sanctuaire de Hakozaki à côté de Hakata.

3. La région de Matura

Si Tsushima et Iki sont les seules îles à être mentionnées en tant que bases pirates dans les sources coréennes avant le début du XV^e siècle, cela ne signifie pas pour autant que la piraterie du second XIV^e siècle était uniquement basée dans ces deux lieux. D'autres textes plus tardifs mentionnent en effet l'implication des populations basées dans la zone de Matura au Hizen, tel que le *Haedong Chegukki* (海東諸國記, 1471), qui explique que nombre des pirates qui razièrent la péninsule coréenne à la fin du Koryō étaient issus de la région de Matura, Tsushima et Iki¹⁵³⁸. La participation de populations issues de la région de Matura n'est d'ailleurs pas surprenante, compte tenu de leur influence à Iki, et du fait qu'elles étaient déjà désignées comme responsables de certaines des attaques perpétrées au Koryō au XIII^e siècle¹⁵³⁹. Toutefois, la région de Matura couvre la majeure partie du Nord de la province du Hizen, de sorte que si les sources coréennes au XV^e siècle évoquent fréquemment la présence de pirates dans la région, elles ne nous fournissent que bien peu d'indications un tant soit peu précises sur les localités plus directement concernées. Le rapport de Pak Sōsaeng cité plus haut mentionne toutefois deux îles de la région de Matura, Hirado et Ōshima, c'est-à-dire Azuchi-Ōshima (的山大島), située juste au Nord de Hirado, entre cette dernière et Iki. L'île de Hirado apparaît en effet plus fréquemment dans les textes que d'autres îles du Hizen¹⁵⁴⁰, suggérant qu'elle comptait

¹⁵³⁷ KAWAZOE Shōji, 1985 : 14-15.

¹⁵³⁸ HDCGK, « Chronique du Japon » (日本國紀), « province du Hizen » (肥前州) : « Dans la province se trouve Kami-Matura et Shimo-Matura. Ce sont des bases pirates. Durant la dynastie précédente (le Koryō), parmi ceux qui pillaient nos frontières, nombreux étaient les gens de Matura, Iki et Tsushima. » 州有上下松浦、海賊所處。前朝之季、寇我邊者、松浦與一歧・對馬島之人、率多。

¹⁵³⁹ Cf. *supra*, « I.4.B.2 Les premiers débordements sur la côte coréenne ».

¹⁵⁴⁰ Comme le suggère le rapport de Pak Sōsaeng, au début du XV^e siècle, les Tabira (田平氏), branche de la maison des Mine de Hirado, détenaient l'autorité au sein du clan Mine, et détenaient donc l'autorité sur Hirado. Hormis les Shisa, les Tabira furent les seigneurs de Matura les plus actifs dans les échanges

parmi les principales bases pirates de la zone. Il serait toutefois surprenant que ces deux îles fussent les seules bases pirates du Hizen. On sait que l'archipel des Gotō devint, avec Hirado, l'une des principales bases du célèbre chef pirate Wang Zhi (王直 ; ?-1559) au milieu du XVI^e siècle¹⁵⁴¹, une situation qui se comprend aisément compte tenu de la position de ces îles sur la route de navigation entre le nord de Kyūshū et le Jiangnan. En effet, si Tsushima et Iki constituaient des étapes essentielles de la navigation entre le Japon et la Corée, la région de Matura était idéalement située sur les voies navigables entre Hakata et le Jiangnan. Nombreuses étaient les jonques à attendre les vents favorables pour leur traversée dans les îles des Gotō¹⁵⁴². Il arrivait aussi, au XV^e siècle, que des navires appareillent directement d'Azuchi-Ōyama, sans faire halte aux Gotō¹⁵⁴³. Les îles et la côte du Hizen étaient donc fréquentées par les jonques marchandes depuis le X^e siècle au moins¹⁵⁴⁴, et l'espace maritime enjambant Tsushima, Iki, Azuchi-Ōshima, Hirado et les Gotō constituait un point de passage incontournable pour toutes les navigations entre le Nord de Kyūshū et le Jiangnan et la Corée, et offraient donc autant de bases adéquates pour tout groupe pirate visant les côtes du continent.

Les marchands chinois ne se contentaient d'ailleurs pas de traverser la région de Matura, puisque certains y élurent domicile, comme en témoignent les concentrations de stoupas dits « *Satsumatō* » dans la région. Ces stoupas furent importés de Chine entre les XII^e et XIV^e siècles et érigés sur les lieux de culte fréquentés par les marchands chinois installés au Japon¹⁵⁴⁵, de sorte que leur présence en un lieu peut être vue comme une indication de l'implantation de communautés chinoises aux XII^e – XIV^e siècles. Or, l'un des stoupas de Hirado, île qui en compte une des plus grandes concentrations au Japon, porte un épigraphe mentionnant qu'il fut dédié par un certain Zhen Gao (真高), vraisemblablement un nom chinois, en « l'an 3 de l'ère Gen[?] » (元□三年), qui correspond soit à l'an 3 de l'ère Gen'ō (元応 ; 1321) soit à l'an 3 de l'ère Genkyō¹⁵⁴⁶ (元享 ; 1323). Cet épigraphe atteste ainsi du fait que Hirado accueillait encore une communauté chinoise dans la première moitié du XIV^e siècle, quelques années avant le début de la

diplomatiques avec le Chosŏn au début du XV^e siècle, renvoyant de nombreux captifs des pirates au Chosŏn. Cf. *infra*, p. 624.

¹⁵⁴¹ TANAKA Takeo, 1982 : 132-134.

¹⁵⁴² Cf. *supra*, p. 91.

¹⁵⁴³ Cf. *supra*, p. 63.

¹⁵⁴⁴ Cf. *supra*, « 1.3.A L'activité des marchands chinois ».

¹⁵⁴⁵ IGATA Susumu, 2012 : 133-135.

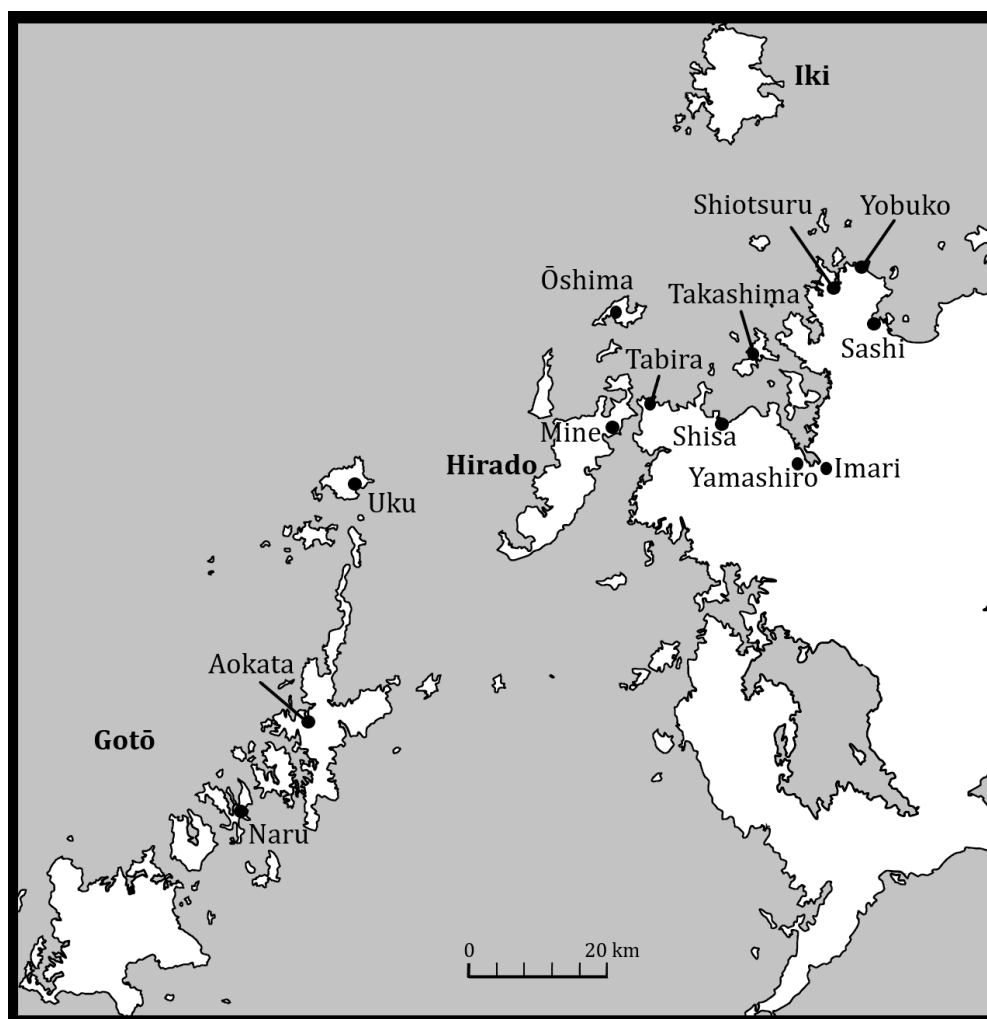
¹⁵⁴⁶ IGATA Susumu, 2012 : 87-88.

grande vague de piraterie, et que les populations locales participaient aux échanges avec le Sud de la Chine à la fin de l'époque des Yuan. Comme nous l'avons expliqué plus haut, les pirates qui ciblèrent les côtes du Jiangnan à partir de 1369 avaient sans nul doute besoin du concours des marins chinois et de leurs jonques pour opérer la traversée, les marins japonais ne maîtrisant pas encore la navigation hauturière¹⁵⁴⁷, et il est aussi probable que leur connaissance des côtes chinoises était nécessaire au bon déroulement des raids, tant pour guider les flottes le long des côtes, que pour aider à localiser les cibles potentielles¹⁵⁴⁸. Il nous semble donc que les pirates basés dans la région de Matsura, et en particulier à Hirado et aux Gotō, participèrent plus activement aux raids contre les côtes du Jiangnan, soit en traversant directement depuis les Gotō, soit en passant par les Ryūkyū, que sur les côtes coréennes. Toutefois, leurs raids se concentrèrent probablement sur les côtes du Koryō durant la période d'intensification de la piraterie (1375-1388), lorsque les flottes délaissèrent les côtes chinoises, avant de revenir sur les rivages chinois à partir de la fin du XIV^e siècle.

¹⁵⁴⁷ Cf. *supra*, p. 309. Concernant le rôle des émigrés chinois dans la piraterie, cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

¹⁵⁴⁸ On peut par exemple citer le cas, plus tardif mais mieux documenté, des émigrés chinois Zhou Laibao (周來保 ; ?-1442) et Zhong Pufu (鍾普福 ; ?-1442), qui s'établirent au Japon en 1425, et qui guidèrent les flottes pirates de 1439 et 1442 sur les côtes du Zhejiang. Ils débarquaient en avance des flottes pour reconnaître les lieux et identifier les cibles (MSL : 1442.7.7).

Figure 40 : Principales familles du Matsuratō (nous indiquons en priorité celles qui sont mentionnées dans cette étude)



II.2.B.2 Le littoral de Kyūshū

S'il est clair que Tsushima, Iki et Mutsu furent les principaux foyers de la piraterie sur le continent aux XIV^e et XV^e siècles, il serait cependant erroné d'estimer que les bases de la piraterie au Japon se limitaient à ces trois zones, en particulier durant le pic d'intensité de la piraterie de la seconde moitié du XIV^e siècle. De fait, des groupes issus d'autres points du littoral de Kyūshū s'associèrent aux flottes pirates pour aller ravager les littoraux chinois et coréens.

1. La baie de Hakata et ses abords

Parmi les bases pirates citées dans le rapport de Pak Sōsaeng se trouve Shikanoshima (志賀島), une presqu'île reliée au nord du Chikuzen par une mince bande de terre et protégeant telle une digue l'entrée de la baie de Hakata. Durant le haut Moyen Âge, les jonques marchandes chinoises naviguaient et mouillaient aux abords de la presqu'île, comme en témoigne la découverte de deux jâts d'ancre en pierre typiques des jonques chinoises dans les eaux près de sa côte¹⁵⁴⁹. Cela n'est pas étonnant, puisqu'elle marquait l'entrée de la baie de Hakata où se situait le grand port de commerce. En 1420, l'ambassadeur du Chosŏn Song Hŭigyōng y fit également mouiller son navire et emprunta une petite embarcation pour rejoindre Hakata¹⁵⁵⁰, montrant qu'elle servait parfois de mouillage extérieur au port. Elle servit même en 1281 de débarcadère à la flotte d'invasion coréano-mongole, probablement pour éviter à la flotte de s'engouffrer dans les eaux peu profondes de la baie¹⁵⁵¹. Il ne fait donc aucun doute qu'elle jouait un rôle stratégique pour les circulations maritimes du Nord de Kyūshū. L'île est également le siège du sanctuaire Shikaumi (志賀海神社), où étaient conservées une cloche ainsi qu'une effigie bouddhique en bronze du Koryō, entre autres objets coréens¹⁵⁵², signe que l'île

¹⁵⁴⁹ OGAWA Mitsuhiko, 2008 : 34.

¹⁵⁵⁰ NIH : 1420.3.3, « Nous arrivons au mouillage de Shikanoshima » (入泊志賀島) ; 1420.3.4 « Nous laissons le navire à étage à Shikanoshima et embarquons sur un petit navire pour entrer dans Hakata » (置樓艇乗小舟入朴加大).

¹⁵⁵¹ HATTORI Hideo, 2017 : 62-63. Un troisième jât d'ancre a été trouvé près de l'île. De forme sensiblement différente des jâts des ancres chinoises, il a été taillé dans de l'hawaïite provenant de l'île de Cheju. Compte tenu du fait que l'île a participé à l'effort de construction navale pour la flotte d'invasion du Japon (KRS : 26, 17b-18a ; 27, 43b-44a), il est possible que cette ancre soit un vestige de la flotte d'invasion coréano-mongole (SUZUKI Kazuhiro, YOGO Setsuo, et al., 2000).

¹⁵⁵² Il s'agit d'une cloche de taille plutôt modeste (53,1 cm de haut), mais qui était à l'origine entièrement plaquée d'or. Il s'agit d'un objet extrêmement précieux. Elle est aujourd'hui conservée au Musée municipal de Fukuoka 福岡市博物館. Cf. site officiel du musée. URL : <http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/445/index02.html> (consulté le 03/05/2020) et <http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/358/index02.html> (consulté le 03/05/2020). Il est également rapporté que le sanctuaire possédait un exemplaire de la *Grande Corbeille*, dont 40% des 5000 rouleaux furent malheureusement détruits dans un incendie du sanctuaire en 1593, et les 3000 rouleaux restant furent détruits à la fin du XVIII^e siècle (KAWAZOE Shōji, 2008 : 78). On ne connaît pas l'origine de cet exemplaire de la *Grande Corbeille*, mais il est probable qu'elle provienne également de Corée. Enfin, le temple Shōgonji (莊嚴寺), voisin du sanctuaire sur l'île, possède également une statue bouddhique du Koryō (URL : http://bunkazai.city.fukuoka.lg.jp/sp/cultural_properties/detail/228 ; consulté le 05/05/2020). L'île concentrait donc un grand patrimoine d'objets liturgiques coréens datant de l'époque du Koryō. Comme nous l'expliquons plus bas, une grande partie des cloches du Koryō présentes au Japon a été ramenée au Japon sur les navires pirates, tandis qu'une autre partie a été importée dans le cadre d'échanges diplomatiques au XV^e siècle. En ce qui concerne la *Grande Corbeille*, de nombreux exemplaires furent offerts à des partenaires diplomatiques japonais à la fin du XIV^e et au XV^e siècle (cf. *infra*, p. 394). L'un d'eux aurait

occupait une place importante dans les circulations maritimes avec la péninsule coréenne entre la seconde moitié du XIV^e et le XV^e siècles¹⁵⁵³. Pak Sōsaeng n'est pas le seul à évoquer la présence de pirates dans la zone, puisque Song Hūigyōng y fait également allusion dix-neuf ans plus tôt¹⁵⁵⁴. S'il appert ainsi que Shikanoshima était donc une des bases pirates au XV^e siècle, il est cependant impossible, en l'état actuel de la recherche, de connaître la place occupée par la presqu'île dans les réseaux pirates au second XIV^e siècle. On sait toutefois que la zone de Hakata, au sens large, était bel et bien impliquée dans la piraterie sur les côtes coréennes dès cette époque. L'exemple le plus clair à ce sujet est contenu dans le *Koryōsa*, à la date de 1377 :

時江州元帥裴克廉, 又與倭戰. 賊魁霸家臺萬戶, 著大鐵兜鍪, 至手足皆甲, 令步卒翼左右, 躍馬而前. 馬旋濘而止, 我軍迎擊斬之¹⁵⁵⁵

« À cette époque, le Maréchal de camp de Kangju, Pae Kūngnyōm, combattit également les Japonais. Le chef des pirates, le Commandant de Hakata, portait un grand casque de fer et une armure le couvrant jusqu'aux mains et pieds. Il ordonna aux fantassins de se déployer sur deux ailes, gauche et droite, et fit galoper la cavalerie vers l'avant. Les chevaux s'enlisèrent dans de la boue et furent stoppés. Notre armée en profita pour attaquer et l'abattre. »

Ce passage est intéressant à plus d'un titre. D'abord, il illustre le fait que la cavalerie faisait partie intégrante des forces pirates durant le pic d'intensité de la piraterie, une caractéristique que l'on ne retrouve ni avant, ni après ce pic¹⁵⁵⁶. Par ailleurs, il laisse entrevoir le fait que ce groupe pirate était organisé en véritable corps d'armée, capable

peut-être fait don d'un exemplaire reçu au sanctuaire. L'ouvrage regroupant plusieurs milliers de rouleaux, il n'aurait probablement pas été aisé pour un groupe de pirates de s'emparer de la totalité lors d'une razzia.

¹⁵⁵³ Dans le rapport de Pak Sōsaeng, il est dit que Shikanoshima était sous le contrôle des Ōuchi, mais il s'agit de la première mention de l'influence des Ōuchi sur la baie de Hakata, une influence qu'ils n'auront de cesse d'accroître tout au long du XV^e siècle, mais durant la période considérée dans cette étude (1350-1419), ils n'avaient encore qu'une influence très limitée dans le Nord de Kyūshū (KAWAZOE Shōji, 2008 : 117).

¹⁵⁵⁴ Song Hūigyōng rapporte que lors de l'approche de Shikanoshima, un navire de petite taille file droit vers eux. L'équipage, croyant à un navire pirate, ordonne le branle-bas de combat, mais il s'avère qu'il s'agit d'une escorte envoyée par un dignitaire de Hakata pour escorter le navire coréen, justement par crainte d'une attaque pirate (NIH : 1420.3.3, « Nous arrivons au mouillage de Shikanoshima » 入泊志賀島). Il est donc clair que des groupes pirates étaient basés aux abords de Shikanoshima.

¹⁵⁵⁵ KRS : 116, 20a (朴葦傳). On retrouve le même passage à quelques différences près dans le KRSCY : 30, 1377.5.

¹⁵⁵⁶ Cf. *supra*, p. 266.

d'opérer de véritables manœuvres militaires. De même, son équipement, « un grand casque de fer et une armure le couvrant jusqu'aux mains et pieds », semble avoir été suffisamment rare parmi les pirates pour que les compilateurs du *Koryōsa* y aient consigné cette information. Cette description laisse ainsi supposer que ce chef pirate était membre de la classe guerrière au Japon, et était, au vu de son nom, basé dans la baie de Hakata. Le fait qu'il soit ainsi désigné comme étant le « commandant de Hakata » est également digne d'intérêt : le terme de « commandant » (*manho* 萬戶) n'est pas un titre japonais mais coréen, hérité du système militaire mongol¹⁵⁵⁷. Si la cour coréenne conféra ce titre à plusieurs chefs pirates repentis de Tsushima et Iki au début du Chosŏn¹⁵⁵⁸, dans le cas de ce personnage, il ne s'agit pas tant d'un titre officiel octroyé par la cour, mais plutôt une équivalence pour signifier sa position d'autorité au sein de l'armée pirate. Le « commandant de Hakata » est donc l'un des chefs de la grande flotte pirate qui débarqua sur les côtes du Kyōngsang au 3^e mois de 1377, si nombreuse qu'elle « couvrait la mer » en arrivant depuis Tsushima¹⁵⁵⁹. Par conséquent, si cette flotte traversa depuis Tsushima, elle comptait aussi dans ses rangs des individus issus de la région de Hakata. Nous pouvons donc en déduire que durant le pic d'activité de la piraterie japonaise en Corée, certains groupes implantés dans la ville de Hakata et de ses environs vinrent gonfler les rangs des pillards, et certains occupaient même une position élevée dans la hiérarchie des armées pirates¹⁵⁶⁰.

Ce n'est pas l'unique occurrence du toponyme de Hakata dans les sources du Koryō relatives à la piraterie. Le *Koryōsa* rapporte en effet qu'en 1378, l'année suivant la mort au combat du « commandant de Hakata », Imagawa Ryōshun dépêcha en Corée un contingent militaire mené par le moine Shinkō pour combattre la piraterie sur les côtes du Koryō¹⁵⁶¹. Or, ce contingent arriva au Koryō à la même période qu'un autre émissaire japonais, identifié comme venant de Hakata. Le *Koryōsa* rapporte l'affaire de façon très laconique¹⁵⁶² :

¹⁵⁵⁷ HAN Munjong, 2004 : 250.

¹⁵⁵⁸ Cf. HAN Munjong, 2004 : 249-260. C'est aussi le titre porté par le seigneur de Tsushima Sō Tsuneshige lors de ses échanges diplomatiques avec le Chosŏn en 1368, qui se présente comme le « commandant de Tsushima » (*Taemado manho* 對馬島萬戶). Cf. *infra*, p. 441.

¹⁵⁵⁹ KRSCY : 30, 1377.3.

¹⁵⁶⁰ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 49-50.

¹⁵⁶¹ Cf. *infra*, p. 535.

¹⁵⁶² KRS : 133, 40a (1377.11).

霸家臺倭使來，泊蔚州。信弘言，“彼若見我，必歸告其國。”遂給曰，“高麗將拘汝。”使懼逃歸。

« Un envoyé japonais de Hakata vint accoster à Ulju. Shinkō dit : “S’il me voit, il rentrera à coup sûr l’annoncer dans son pays”. Finalement [Shinkō] le trompa en lui disant : “Le Koryō va t’arrêter”. L’envoyé prit peur et s’enfuit ».

Les sources officielles ne nous fournissent ainsi que bien peu d’éléments pour comprendre qui était cet « envoyé de Hakata », et l’on ignore quel pouvoir politique il représentait. Ce que l’on peut dire, c’est qu’au moment de sa venue au Koryō, aucune grande flotte pirate n’était active au Kyōngsang, aussi se présenta-t-il probablement à Ulju (actuelle Ulsan) dans l’intention d’ouvrir des négociations avec la cour coréenne, au même titre qu’Imagawa Ryōshun¹⁵⁶³. Or, Shinkō expliqua à la cour du Koryō que si l’envoyé de Hakata le voyait, il rapporterait à son « pays », c’est-à-dire à Hakata, qu’un subalterne de l’inspecteur général de Kyūshū était présent sur les côtes coréennes. Shinkō mentit alors à l’envoyé en lui disant que le Koryō voulait le capturer, ce qui ne semblait pourtant pas entrer dans les intentions de la cour. Cette affaire est complexe et les documents disponibles pour l’élucider sont laconiques, mais il est certain que cet « envoyé de Hakata » représentait un pouvoir rival de Ryōshun qui cherchait à négocier avec la cour coréenne¹⁵⁶⁴. Étant donné que Hakata était le principal port de commerce extérieur au Japon, nous supposons que le but était d’établir des relations commerciales, un projet qui fut compromis par l’envoyé de Ryōshun. Sans doute l’inspecteur général de Kyūshū voyait-il d’un mauvais œil la possibilité que d’autres puissances de Kyūshū, qui n’étaient pas soumises à son autorité, développent leurs propres relations avec l’extérieur¹⁵⁶⁵. Il

¹⁵⁶³ La concomitance chronologique entre l’arrivée de ces deux émissaires suggère qu’ils se livraient à une forme de course diplomatique, d’autant plus vraisemblable si l’on prend également en compte le fait que Ōuchi Yoshihiro dépêcha lui aussi sa propre ambassade au Koryō l’année suivante. Cf. *infra*, p. 536.

¹⁵⁶⁴ Il n’est pas exclu qu’il s’agisse d’un envoyé des Shōni, mais les agissements de ces derniers au Japon durant cette période n’étant documentés par aucune source, il est impossible de l’affirmer. Notons toutefois que Shōni Yorisada (少弐頼貞 ; 1372-1404), fils de Yorizumi, fut rétabli dans ses fonctions de Protecteur du Chikuzen quelques temps avant 1387 (ARAKI Kazunori, 2017 : 34), donc à peu près à la même période où Hakata renvoya 150 prisonniers coréens. Nous ignorons si les deux événements sont liés, mais la correspondance chronologique est à relever. Concernant les rapports entre les Shōni et la piraterie, cf. *infra*, « II.2.D.2 Les Shōni et leurs vassaux, les Sō de Tsushima ».

¹⁵⁶⁵ Cela est d’autant plus probable que le prince Kaneyoshi avait reçu l’investiture en tant que « Roi du Japon » par les Ming quelques années auparavant, et était de ce fait devenu l’unique partenaire diplomatique de la cour impériale chinoise (cf. *infra*, « II.2.D.3 Kaneyoshi et les forces de la cour du Sud »). Ryōshun souhaitait sans doute éviter une situation similaire avec le Koryō.

faut noter que la ville de Hakata était censée être sous le contrôle de Ryōshun depuis 1372, et qu'il fit vœu d'interdire la piraterie au Koryō au moins depuis 1378. Cependant, celui-ci passait la majeure partie de son temps en campagne au Higo ou au Hizen pour combattre les troupes de la cour du Sud, aussi n'était-il guère présent à Hakata jusqu'au début des années 1380¹⁵⁶⁶. La situation sembla évoluer à partir du moment où il revint dans la ville et s'employa à mettre un terme aux agissements des pirates. À ce sujet, le *Koryōsa* indique qu'en 1386 « Hakata au Japon renvoya cent cinquante de nos prisonniers¹⁵⁶⁷ ». Or, l'année 1386 est en effet la première fois depuis 1368 où l'on ne dénombre aucune affaire de piraterie dans les sources, et il serait surprenant qu'il n'existe aucune corrélation entre le renvoi de ces prisonniers et l'interlude dans l'activité pirate. Notons également que lorsque les premières ambassades coréennes du règne de U arrivèrent à Hakata, elles furent bien mal reçues par les locaux. Na Hūngyu (羅興儒 ; ?-?), qui vint au Japon en 1375 pour demander l'établissement de bonnes relations et la répression de la piraterie, commença par être emprisonné par le « général » (*chujang* 主將) de Hakata¹⁵⁶⁸, et lorsque Chōng Mongju (鄭夢周 ; 1337-1392) arriva en 1377 pour demander l'interdiction de la piraterie, « tout le monde se méfiait de lui¹⁵⁶⁹ ».

Il ressort ainsi que la baie de Hakata constitua durant la seconde moitié du XIV^e siècle une des bases de l'activité pirate. Compte tenu de la place historique du port dans le commerce extérieur du Japon, et en particulier avec la Chine, il ne serait pas étonnant que les communautés marchandes locales soient allées chercher de nouveaux revenus sur le continent, surtout à partir du moment où le commerce privé avec la Chine fut banni par les autorités des Ming¹⁵⁷⁰. Nous avons par ailleurs expliqué dans la partie précédente de cette étude que les marchands sino-japonais qui se rendaient à Qingyuan pour commercer dans la première moitié du XIV^e siècle n'étaient pas toujours pacifiques et avaient tendance à commettre des violences ou des pillages lorsque le commerce tournait en leur

¹⁵⁶⁶ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 161.

¹⁵⁶⁷ 日本覇家臺歸我被虜民一百五十人 ; cf. KRS : 136, 9a (1386.7). Le *Koryōsa* ne le précise pas, mais il est hautement probable que l'auteur de ce renvoi soit Ryōshun lui-même, étant donné qu'il fut également l'auteur de la majeure partie des renvois de prisonniers coréens dans les années qui suivirent (cf. *infra*, p. 536). Jusqu'au milieu des années 1380, Ryōshun passait la plupart de son temps au Higo pour diriger les manœuvres contre les forces de Kaneyoshi et des Kikuchi (KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 161), et eut donc probablement davantage le loisir de s'occuper de la situation de Hakata une fois la situation au Higo stabilisée.

¹⁵⁶⁸ Malheureusement, on ignore de qui il s'agit, et quelle est sa relation avec le « commandant de Hakata » ou l'« envoyé de Hakata » qui vinrent respectivement au Koryō en 1377 et 1378.

¹⁵⁶⁹ 人皆危之. Cf. KRS : 117, 5a (鄭夢周傳).

¹⁵⁷⁰ Cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

défaveur¹⁵⁷¹. Si la piraterie n'entraînait alors pas dans leurs motivations premières, il est clair qu'ils possédaient déjà une certaine propension à la violence, de sorte que la transition vers la piraterie ouverte se fit, on peut le supposer, assez naturellement. Il est délicat de déterminer à partir de quel moment les communautés de la baie de Hakata basculèrent ainsi dans la piraterie, mais nous faisons l'hypothèse que, comme la région de Mutsu, elles se livraient en priorité à la piraterie sur les côtes du Jiangnan durant les premières années de la dynastie des Ming, mais déplacèrent ensuite leurs terrains de chasse vers la péninsule coréenne à partir de 1374, mettant leurs jonques¹⁵⁷² au service des flottes pirates.

2. Le Sud de Kyūshū

Enfin, les sources — principalement japonaises — nous permettent de clairement identifier un autre foyer de la piraterie au Japon : la pointe sud de Kyūshū, comprenant les deux provinces de Satsuma et Ōsumi. Rarement mentionnée dans les sources coréennes, la participation de ces populations à la piraterie sur le continent est cependant avérée grâce à deux ordres de répression de ces pirates édictés par le *bakufu*. Le premier est daté du 8^e mois 1381, et est adressé à Imagawa Ryōshun, qui avait reçu le protectorat d'Ōsumi après l'affaire de Mizushima¹⁵⁷³ (1375), avant d'être transmis aux Nejime — dans les archives desquels il a été conservé — afin que ces derniers le relaient dans le reste de la province :

當國惡黨人等、渡高麗致狼藉由事、嚴密可加制止、若猶不承引者、爲有殊沙汰、可注申名之状、依仰執達如件、

御判

¹⁵⁷¹ Cf. *supra*, « I.4.B.3 Les affaires de piraterie japonaise en Chine dans la première moitié du XIV^e siècle ».

¹⁵⁷² Comme nous l'avons expliqué plus haut dans cette étude, les abords de Hakata étaient dans la première moitié du XIV^e siècle le seul endroit au Japon où l'on construisait des jonques chinoises, probablement grâce à la présence de charpentiers chinois dans le port de Hakata. Cf. *supra*, p. 184.

¹⁵⁷³ Entre la seconde moitié des années 1370 et la première des années 1380, Ryōshun en vint à concentrer entre ses mains les charges de protecteurs militaires de la totalité des provinces de Kyūshū, à l'exception des Ōtomo, qui restèrent des alliés fiables de l'inspecteur général (ARAKI Kazunori, 2017 : 32-35).

永徳元年八月六日

左衛門佐

大隅國守護¹⁵⁷⁴

« Concernant le fait que des *akutō* de cette province se rendent au Koryō et y commettent des troubles, veillez à y mettre un terme. S'il y a des contrevenants, dressez une liste de leurs noms pour qu'ils fassent l'objet d'un traitement particulier. Relayez cet ordre (à vos subalternes) conformément à cet édit.

(Signature)

An 1 de l'ère Eitoku, 8^e mois, 6^e jour

Saemon no suke¹⁵⁷⁵

Protecteur militaire de la province d'Ōsumi »

Ce document permet ainsi d'établir sans l'ombre d'un doute que les populations de la province d'Ōsumi se joignaient aux razzias au Koryō durant le pic d'intensité de la piraterie. Le second ordre de répression intervient deux décennies plus tard, en 1402, et est adressé au protecteur militaire de la province de Satsuma, Shimazu Korehisa (島津伊久 ; 1347-1407) :

鎮西邊賊船等、連々令渡唐、以便宜在所及狼籍云々、太招罪科歟、於風聞之輩者、不廻時日差遣軍勢、可加治罰、況至現形之族哉、彼是嚴蜜¹⁵⁷⁶可致其沙汰、更不可有緩怠之状如件、

應永九年八月十六日

(花押)

嶋津上総入道殿

« Il est rapporté que les navires pirates des côtes de Kyūshū se rendent sans discontinuer en Chine et commettent des déprédations là où ils passent. Voilà qui mérite assurément châtement ! Veuillez dépêcher des troupes pendant que les groupes suspects ne sont pas en déplacement pour les punir, et ce,

¹⁵⁷⁴ *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5673.

¹⁵⁷⁵ Ici, il s'agit du titre de Shiba Yoshimasa (斯波義將 ; 1350-1410), bras droit du shōgun Ashikaga Yoshimitsu.

¹⁵⁷⁶ Il s'agit d'une erreur pour le caractère *mitsu* 密.

jusqu'aux familles qui se rebellent [contre le *bakufu*]. Veuillez traiter avec diligence leur cas. Il ne doit plus y avoir de manquement [au présent ordre]. Ainsi les termes de la présente lettre,

An 9 de l'ère Ōei, 8^e mois, 16^e jour (signature)

Au Sire Shimazu de Kazusa retiré »

À la différence de l'interdit précédent, il n'est plus question de piraterie sur les côtes coréennes, mais en Chine, ce qui se comprend aisément compte tenu de la position de Satsuma et Ōsumi sur les axes de circulations maritimes reliant Kyūshū au Fujian via les Ryūkyū¹⁵⁷⁷, une route que les flottes pirates empruntaient dès le début des années 1370¹⁵⁷⁸. La flotte qui fit son apparition au Jiangnan à partir de 1369¹⁵⁷⁹, faisait donc vraisemblablement halte dans les ports du Sud de Kyūshū lors de ses traversées. Un document plus tardif, extrait des Annales de la cour du Chosŏn corrobore le fait que les flottes pirates passaient régulièrement par le Sud de Kyūshū. Il s'agit du rapport d'un Japonais au service du Chosŏn, P'yŏng Tojŏn (平道全 ; ?-?¹⁵⁸⁰), qui en 1418 prévint la cour coréenne que le seigneur de Tsushima Sō Sadashige (宗貞茂 ; ?-1418) était gravement malade et qu'il était à craindre que la piraterie, profitant de l'inattention du seigneur de l'île, réapparaisse sur les côtes coréennes : « Avant que Sadashige tombe malade, les navires pirates passaient par la province de Satsuma et se dirigeaient au Jiangnan. À présent, les pirates débattent : "le Général supérieur¹⁵⁸¹ va et vient, de plus Sadashige est malade. Annonçons donc que nous voulons passer par Satsuma, mais passons par les frontières coréennes". S'ils violent les frontières, cela est très préoccupant¹⁵⁸² », s'alarme P'yŏng Tojŏn. Ainsi, à l'époque où Sadashige détenait le pouvoir dans l'île (1398-1418),

¹⁵⁷⁷ Cf. *supra*, p. 85.

¹⁵⁷⁸ La flotte de 1374 suivit selon toute vraisemblance un circuit des Gotō à l'embouchure du Yangzi, puis au Zhejiang et au Fujian, et de là fit voiles vers Taïwan et les Ryūkyū afin de regagner le sud de Kyūshū. Cf. *supra*, p. 300.

¹⁵⁷⁹ Cf. *supra*, p. 295.

¹⁵⁸⁰ Nous détaillons le parcours de ce personnage dans la partie suivante de cette étude. Cf. *infra*, p. 720.

¹⁵⁸¹ Il n'est pas clair de qui il s'agit. Il se peut que cela désigne le shōgun Yoshimochi, qui a une attitude assez laxiste face à la piraterie durant ces années, mais dans le contexte de Tsushima, il est plus probable que cela fasse référence à Shōni Mitsusada (少弐満貞 ; 1394-1433), alors le patriarche du clan Shōni.

¹⁵⁸² 在前貞茂無病時, 賊船過薩摩州向江南。今賊人議曰: '上將出來, 貞茂亦病。聲言過薩摩州, 遂過行朝鮮地境'。儻或犯境, 甚可慮也。CWS : 1418.3.14.

les flottes pirates empruntaient fréquemment la route du Sud de Kyūshū (et des Ryūkyū) pour se rendre en Chine, une pratique qui remonterait donc aux années 1370.

Toutefois, les deux ordres d'interdiction montrent que les flottes pirates ne se contentaient pas de croiser le long des côtes de Satsuma et Ōsumi, mais que certains des navires qui les composaient étaient basés dans ces provinces. Le Sud de Kyūshū accueillait une communauté marchande chinoise depuis le début du XIII^e siècle au moins, et si l'on en ignorait l'ampleur exacte dans la seconde moitié du XIV^e siècle, il est probable que la hausse de la fréquentation de l'axe Fujian-Ryūkyū-Sud de Kyūshū-Takase durant les années 1350 et 1360¹⁵⁸³ et le développement d'une diaspora chinoise aux Ryūkyū au début de l'époque des Ming¹⁵⁸⁴ aient conduit de nombreux émigrés chinois à s'installer dans le Sud de Kyūshū, à l'instar de You Qian (尤虔 ; ?-?), qui servit d'interprète (*tongshi* 通事) aux échanges diplomatiques de Shimazu Ujihisa durant les années 1370¹⁵⁸⁵. Comme dans le cas de Hakata, il appert que les pirates basés dans cette partie de Kyūshū visaient en priorité les côtes du Sud de la Chine, compte tenu de leur position avantageuse sur l'axe de circulation menant au Fujian, et la présence de cette diaspora chinoise, ce que l'ordre d'interdiction de 1402 et le rapport de P'yōng Tojōn en 1418 tendent à confirmer. L'ordre d'interdiction de 1381, qui mentionne spécifiquement la piraterie au Koryō, intervint durant la période d'intensification de la piraterie en Corée, où comme nous l'avons expliqué les flottes qui jusqu'en 1374 visaient les côtes du Jiangnan semblèrent se concentrer sur les littoraux du Koryō. Il reflète ainsi un moment particulier de l'activité des pirates du Sud de Kyūshū, qui délaissèrent les rivages chinois pour se joindre aux razzias dans la péninsule coréenne, mettant à contribution leurs jonques, qui apparaissent ainsi dans les sources coréennes sous le terme de « nef japonaise » (*waebak* 倭船 ¹⁵⁸⁶), avant de revenir sur les rivages chinois, au plus tard en 1402, mais probablement dès les années 1390.

II.2.B.3 Quid des pirates de la mer Intérieure ?

¹⁵⁸³ Cf. *infra*, p. 496.

¹⁵⁸⁴ Cf. *infra*, p. 662.

¹⁵⁸⁵ Cf. *infra*, p. 545.

¹⁵⁸⁶ Cf. *supra*, p. 309.

Toutes les bases des pirates japonais mentionnées jusqu'ici sont ainsi situées sur les principaux axes de circulation entre Kyūshū et le continent, sur le littoral de la mer de Chine orientale. On est toutefois en droit de s'interroger sur la possible participation aux raids sur le continent de groupes pirates de la mer Intérieure, qui étaient le principal foyer de la piraterie au Japon¹⁵⁸⁷. On sait que les seigneurs belligérants firent appel aux services des pirates de la mer Intérieure pour servir de marine lors de leurs manœuvres militaires à Kyūshū. Kaneyoshi mobilisa par exemple des groupes pirates des îles Kutsuna (忽那 ; province d'Iyo) et de Kumano lors de ses manœuvres contre les Shimazu en 1347¹⁵⁸⁸, et Imagawa Ryōshun employa les contingents pirates dépêchés par Ōuchi Yoshihiro lors de ses opérations contre la cour du Sud¹⁵⁸⁹. Cela étant, si certains pirates de la mer Intérieure intervinrent de la sorte dans les affaires militaires de Kyūshū, il n'existe aucune preuve définitive que ces groupes se soient joints aux razzias sur le continent¹⁵⁹⁰. Le seul document qui en évoque la possibilité est le *Taiheiki* (太平記 ; Chronique de la Grande Paix), dans le chapitre consacré à l'ambassade coréano-mongole de 1367¹⁵⁹¹. L'auteur (inconnu) y explique en effet que « tous les navires pirates qui ravageaient les pays étrangers étant des pirates de Shikoku et Kyūshū, il était impossible de les punir depuis la capitale impériale [Kyōto], aussi n'envoya-t-on aucune réponse [...] »¹⁵⁹². Shikoku est donc clairement mentionné comme l'une des bases de la piraterie. Pour autant, on ne saurait prendre cette description à la lettre car le *Taiheiki*, bien que basé sur des faits historiques, est avant tout un ouvrage à caractère littéraire. Sa fiabilité en tant que source historique a déjà été remise en question¹⁵⁹³, de sorte que l'on ne peut reprendre telles quelles les informations qu'il contient sans corroboration externe, corroboration qui fait défaut dans le cas présent.

De même, les sources du début du Chosŏn tracent généralement une distinction nette entre les pirates de Kyūshū, auteurs des déprédations sur le continent, et ceux de la mer Intérieure, que Pak Sōsaeng désigne sous le terme de « pirates à l'est de

¹⁵⁸⁷ Cf. *supra*, « I.4.B.1 Développement de la piraterie au Japon ».

¹⁵⁸⁸ Cf. *infra*, p. 457.

¹⁵⁸⁹ Cf. *infra*, p. 460.

¹⁵⁹⁰ TANAKA Takeo, 1959 : 10.

¹⁵⁹¹ Cf. *infra*, p. 533.

¹⁵⁹² 賊船ノ異國ヲ犯奪事ハ皆四國・九州ノ海賊共ガスル所ナレバ、帝都ヨリ嚴刑ヲ加ルニ抛ナシトテ、返牒ヲバ不被送 [...]. *Taiheiki* 太平記 : 39, « De la venue de Coréens à la cour » (高麗人來朝事). Cité dans NAKAMURA Hidetaka, 1965, rééd. 1970, vol. 1 : 204.

¹⁵⁹³ *Dictionnaire historique du Japon*, « *Taiheiki* 太平記 ».

Akamagaseki »¹⁵⁹⁴. Comme il l'explique, Akamagaseki commandait l'accès au Nord de Kyūshū depuis la mer Intérieure, et donc des routes menant en Corée ou en Chine. Or, ce port était sous le contrôle des Ōuchi, qui entretenaient des relations diplomatiques avec le Koryō depuis 1379. Partant, il n'était pas dans leur intérêt de laisser passer les flottes pirates par le détroit pour aller piller le continent et compromettre leurs intérêts diplomatiques. Le rapport de Pak Sōsaeng laisse cependant entrevoir la crainte des autorités coréennes de voir un jour les innombrables navires pirates de la mer Intérieure gagner accès aux routes menant à la péninsule coréenne. En 1430, l'ambassadeur du Chosŏn au Japon Yi Ye¹⁵⁹⁵ (李藝 ; 1373-1445) rapporta à la cour que les Shōni et les Ōuchi étaient en guerre, et que les premiers s'étaient réfugiés à Tsushima. Yi Ye fit ainsi part de ses craintes de voir les Ōuchi mobiliser les pirates de la mer Intérieure pour aller déloger les Shōni : « De plus, les Japonais de Shikoku (possèdent) plusieurs milliers de navires, et se rassemblent toujours pour commettre des (actes de) piraterie. S'ils venaient attaquer Tsushima en suivant (les armées du seigneur Ōuchi), tous sauraient alors si les routes maritimes de notre pays sont proches ou éloignées, aisées ou dangereuses, et l'on aurait à craindre des troubles plus tard »¹⁵⁹⁶. En d'autres termes, les pirates de la mer Intérieure n'étaient jusqu'alors pas accoutumés à emprunter les routes maritimes entre le Japon et le continent, mais s'ils venaient à acquérir une telle connaissance, le Chosŏn aurait à s'inquiéter d'une nouvelle vague de piraterie.

Il est par conséquent peu probable que des groupes issus de la mer Intérieure aient rejoints les rangs des flottes pirates qui ravagèrent les côtes coréennes et chinoises entre 1350 et 1419, l'essentiel de leurs bases se situant à Kyūshū et dans les îles alentours.

II.2.C Les circuits économiques de la piraterie

La piraterie est une activité éminemment économique, qui a d'importantes implications pour la vie des populations maritimes qui s'y adonnaient. Pilleurs d'un côté, ils deviennent marchands de l'autre lorsqu'il s'agit d'écouler les cargaisons saisies sur le

¹⁵⁹⁴ Cf. *supra*, p. 343.

¹⁵⁹⁵ Cf. *infra*, p. 724.

¹⁵⁹⁶ 且四州之倭, 數千餘艘, 常聚爲賊, 若隨攻對馬賊船而來, 則悉知我國海路遠近夷險, 後日之變, 亦可慮也 (CWS : 1430.5.19 [3]).

continent, alimentant ce faisant de vastes réseaux commerciaux. Si les sources du XIV^e siècle sont peu loquaces à ce sujet, la piraterie atteignit une ampleur telle à cette époque qu'il est peu concevable qu'il n'en subsiste rien dans les sources textuelles ou archéologiques. L'objectif de cette sous-partie est donc d'apporter un éclairage sur les implications économiques de l'activité pirate du côté des sociétés qui profitaient de ce trafic, c'est-à-dire les populations de l'archipel japonais, et en particulier celles du Nord-ouest de Kyūshū, principaux foyers de la piraterie.

II.2.C.1 Écouler le butin

Étant donné la difficulté d'identifier qui étaient exactement les acteurs de la piraterie à l'intérieur du Japon, il est également délicat de déterminer ce qui advenait des cargaisons rapportées de Chine et de Corée dans l'archipel, et quels étaient les circuits économiques alimentés par cette piraterie. Cela étant, quelques aspects de ces circuits restent malgré tout identifiables à travers les sources et les données archéologiques, aussi allons-nous tenter de les expliquer ici en les catégorisant par types de cargaison.

1. Le riz, les céréales et autres denrées alimentaires

Il ne fait aucun doute que les céréales constituaient l'une des principales cibles des flottes pirates. C'est en tout cas l'une de celles qui est le plus fréquemment mentionnée dans les sources. Comme nous l'avons expliqué plus haut, les pirates s'attaquaient fréquemment aux convois de taxes et aux greniers gouvernementaux, amassant ce faisant d'importantes quantités de céréales¹⁵⁹⁷. Il est par exemple rapporté qu'en 1360, les pirates pénétrèrent dans l'île de Kanhwa, où ils firent main basse sur quelques 40 000 *sōk* de riz¹⁵⁹⁸, soit environ 2 000 tonnes¹⁵⁹⁹, un montant astronomique. En 1372 encore, 10 000 *sōk* (500 tonnes) furent pillés d'un coup dans les greniers gouvernementaux

¹⁵⁹⁷ Cf. *supra*, p. 322.

¹⁵⁹⁸ KRS : 39, 34b (1360.5+.1).

¹⁵⁹⁹ Calcul à partir des équivalences de l'époque du Koryō proposées par MUN Kyōnggho, 2014 : 173-175.

d'Anbyŏn (安邊)¹⁶⁰⁰. De même, quelques quarante navires à impôts furent arraisonnés en 1354¹⁶⁰¹, et plus de deux cents l'année suivante¹⁶⁰². Les navires servant au transport des taxes (*ch'omasŏn*) avaient une capacité d'emport d'environ 50 tonnes¹⁶⁰³, mais on sait que le chargement n'était pas uniquement composé de céréales, et que d'autres produits y étaient également transportés¹⁶⁰⁴. Ainsi, pour se faire une idée des quantités de céréales chargées sur chaque navire, on peut par exemple se référer à l'incident survenu en 1414, lorsque 66 navires transportant les taxes du Chŏlla furent surpris par un typhon et sombrèrent, emportant avec eux 5 800 *sŏk* de riz et de fèves¹⁶⁰⁵, une moyenne d'environ 88 *sŏk* par navire, soit environ 7,5 tonnes¹⁶⁰⁶, un chiffre qui paraît toutefois anormalement bas comparé à la capacité d'emport totale, mais aussi à d'autres mentions dans les sources de l'époque. Ainsi en 1403, 34 navires furent engloutis par les flots, emportant avec eux plus de 10 000 *sŏk*, soit une moyenne de 294 *sŏk* (env. 25 tonnes) par navire. De même en 1406, quand un groupe pirate s'empara de quatorze navires à impôts du Chŏlla, ils emportèrent 4 900 *sŏk*¹⁶⁰⁷, soit une moyenne de 350 *sŏk* (env. 30 tonnes) par navire, des chiffres bien plus proches de la capacité d'emport totale des *ch'omasŏn*. Ainsi, si l'on applique la moyenne basse de 7,5 tonnes aux navires capturés en 1354 et 1355, on obtient respectivement un total de 300 et 1 500 tonnes de céréales, et en appliquant la moyenne haute de 30 tonnes, on obtient un total de 1 200 et 6 000 tonnes saisies d'un coup par les pirates. Notons au passage que les épaves récemment découvertes en Corée démontrent que les convois de taxes ne transportaient pas que du riz, mais également d'autres types de céréales, telles que de l'orge¹⁶⁰⁸, ainsi que d'autres denrées alimentaires telles que du soja, des salaisons ou saumures de poisson¹⁶⁰⁹, de crustacés ou de viandes, des produits fermentés, etc.¹⁶¹⁰, qui furent donc probablement aussi saisis et rapportés au Japon en

¹⁶⁰⁰ KRS : 43, 18b (1372.6.26).

¹⁶⁰¹ KRS : 38, 21b (1354.4.17).

¹⁶⁰² KRS : 38, 28a (1355.4.25).

¹⁶⁰³ Cf. *supra*, « I.1.C.1 Les navires à fond plat du Koryŏ ».

¹⁶⁰⁴ Cf. *infra*, p. 389 ; p. 422.

¹⁶⁰⁵ CWS : 1414.8.4 [2] : « Un typhon a soufflé la nuit. Soixante-six navires à impôts du Chŏlla ont été perdus, plus de deux-cents personnes se sont noyées, et un total de 5 800 *sŏk* de riz et de fèves ont sombré. » 夜大風。全羅漕船六十六艘敗沒，溺死者二百餘人，沈水米豆并五千八百餘石。

¹⁶⁰⁶ Ce calcul se base sur les mesures du début du Chosŏn, un *sŏk* représentant alors environ 85,9 kg. Cf. MUN Kyongho, 2014 : 177.

¹⁶⁰⁷ CWS : 1406.4.8 [3].

¹⁶⁰⁸ CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016a : 219.

¹⁶⁰⁹ CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016a : 338-340.

¹⁶¹⁰ À titre d'exemple, les étiquettes en bois qui ont été excavées sur le Mado n°3 (sombé entre 1265 et 1268) indique que le navire transportait, outre du riz et de l'orge, des saumures d'ormeaux, de l'huile de

même temps que le riz, sans qu'ils soient mentionnés dans les sources. Il ne fait par conséquent aucun doute que de grandes quantités de riz et d'autres denrées furent importées dans l'archipel sur les navires pirates. Comment expliquer une telle avidité pour ces céréales et comment furent-elles écoulées au Japon une fois les flottes rentrées dans leurs îles ?

Comme le faisait remarquer le gouverneur de Tsushima au début du XIII^e siècle, « dans cette île, il n'y a à l'origine pas un arpent de rizière ni une branche de mûrier, aussi ne parvient-on que péniblement à s'acquitter des taxes et corvées pour le grenier de la capitale grâce aux crustacés et algues des fonds marins »¹⁶¹¹. Le célèbre ouvrage de Sin Sukchu, le *Haedong chegukki* (1471), décrit Tsushima en ces termes : « Toute la population réside dans des rades sur le rivage. On compte environ 82 rades. (...) Sur ses quatre côtés se trouvent des montagnes rocheuses. Le sol est stérile et les habitants pauvres. Ils vivent du saunage, de la pêche et du commerce »¹⁶¹². Le manque de terres arables impliquait ainsi que les gens de Tsushima et des îles alentours se procurent des céréales par d'autres moyens, en les important généralement de Kyūshū. Le clan Sō, seigneurs de l'île, et leurs plus proches vassaux disposaient pour leur part de terres arables à Kyūshū grâce à leur relation privilégiée avec les Shōni afin de remédier au manque de revenus agricoles à l'intérieur de l'île, des terres qu'ils tentèrent d'étendre tout au long des XIV^e-XVI^e siècles¹⁶¹³.

Cette dépendance des îles du Nord-ouest de Kyūshū aux importations de céréales pouvait régulièrement tourner à la famine quand les ressources se tarissaient dans le reste du pays, et il ne fait aucun doute que certaines campagnes pirates furent motivées par de tels épisodes de disette. Cela est notamment manifeste pour la campagne de 1419. En effet, l'un des pirates de Tsushima capturé par les autorités coréennes rapporta ainsi qu'« une famine sévit dans l'île, aussi voulons-nous aller avec plusieurs dizaines de navires piller le Zhejiang et d'autres lieux¹⁶¹⁴ ». Lorsque la flotte, à court de vivre, dût attaquer la côte coréenne, elle ravagea les campagnes autour de la ville fortifiée de Pi'in

poisson, des moules séchées, des saumures de moules, de la viande de chien séchée, et du requin (CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2012 : 221-263).

¹⁶¹¹ *Kamakura ibun*, vol. 21, n°16289 ; *Kanenakakyōki*, an 10 de l'ère Kōan (弘安), 7^e mois, 3^e jour. Cf. *supra*, p. 197.

¹⁶¹² 人戶皆沿海浦而居。凡八十二浦。 (...) 四面皆石山。土瘠民貧。以煮鹽捕魚販賣爲生 (HDCGK : « Chronique du Japon » 日本國紀, « île de Tsushima », 對馬島).

¹⁶¹³ ARAKI Kazunori, 2017 : 42-43.

¹⁶¹⁴ 島中飢饉, 以船數十艘, 欲掠浙江等處 ; CWS : 1419.5.10 [7].

(鹿仁), emportant toute nourriture jusqu'au dernier poulet et chien¹⁶¹⁵. Cette famine fut telle que le corps expéditionnaire coréen, dépêché à Tsushima en représailles aux attaques des pirates¹⁶¹⁶, remarqua que même les greniers des plus riches habitants de l'île ne renfermaient pas plus d'un ou deux *to* (斗) de riz¹⁶¹⁷. La cour du Chosŏn au xv^e siècle comprenait clairement que le manque de terres arables à Tsushima, Iki et Matsura était un des facteurs de la piraterie¹⁶¹⁸. Toutefois, les habitants de Tsushima ne produisant qu'une infime partie de leurs besoins en céréales, les famines n'étaient probablement pas tant causées par l'état des récoltes locales que celles des provinces alentours ou des restrictions liées aux activités commerciales, principales sources d'approvisionnement des gens de l'île. Il se trouve que les années 1419-1421 furent marquées par le pire épisode de famine généralisée dans le Japon pour la période 1280-1450, créé par une série de désastres climatiques qui entraînèrent une forte diminution des récoltes dans tout le pays¹⁶¹⁹. Les autres provinces du pays ne purent donc dégager un surplus de production suffisant pour le vendre aux marchands de Tsushima, affamant ainsi les insulaires. Il est probable que Tsushima et les îles alentours furent traversées par bien d'autres épisodes de famine, raison pour laquelle les pirates ciblaient ainsi les convois de taxes et les greniers en Corée et en Chine. Cela signifie donc qu'une partie au moins de ces céréales était directement consommée sur place, dans les ports et îles où étaient basées les flottes, ce qui permettait ainsi de remédier aux infortunes du commerce avec le reste de l'archipel.

Il est cependant douteux, compte tenu des quantités de céréales qui furent parfois rapportées par une seule flotte, que la totalité de ces céréales fût ainsi directement consommée par les sociétés locales directement impliquées dans la piraterie. Si l'on prend l'exemple de la flotte de 1360 cité plus haut, les pirates rapportèrent quelques 2000 tonnes de riz, largement assez pour nourrir plus que la seule population des îles.

¹⁶¹⁵ CWS : 1419.5.7 [2].

¹⁶¹⁶ Cf. *infra*, « III.1.C. La campagne de 1419 : le raid pirate le mieux documenté ».

¹⁶¹⁷ CWS : 1419.6.20 [4]. ; Un *to* équivaut au dixième d'un *koku*. Le xv^e siècle japonais étant une période où les systèmes de mesure varient fortement d'une région à l'autre, un *to* pourrait représenter un poids variant grossièrement entre 10 et 18 kg. Toutefois, dans le document présent, il ne faut probablement pas considérer qu'il s'agit d'un chiffre reflétant précisément la réalité, mais plutôt d'une indication pour illustrer le fait que les greniers sont presque vides.

¹⁶¹⁸ C'est un des thèmes récurrents des rapports des émissaires coréens à Tsushima au xv^e siècle. Cf. TANAKA Takeo 1959, rééd. 2002 : 8 ; SAEKI Kōji, 2008 : 22-25 ; MURAI Shōsuke, 2013 : 132. Pour quelques exemples dans les sources officielles du Chosŏn, cf. CWS : 1429.12.3 [5] et 1444.4.30 [1].

¹⁶¹⁹ FARRIS, William W., 2006 : 110-111.

Contrairement au reste du Japon, on possède pour Tsushima un précieux document pour connaître sa démographie au xv^e siècle, le *Haedong Chegukki*, publié en 1471 et qui recense le nombre de foyers dans tous les villages côtiers de l'île¹⁶²⁰. Selon ce document, l'île comptait dans la seconde moitié du xv^e siècle quelques 8 360 foyers, auquel il conviendrait d'ajouter les quelques villages qui étaient situés en retrait des côtes, mais qui ne dépassaient probablement pas les deux ou trois cents foyers, la population étant concentrée sur le rivage¹⁶²¹. On arriverait ainsi à un total d'environ 8 600 foyers pour toute l'île. Si l'on accepte le chiffre — quelque peu arbitraire — de cinq personnes par foyer en moyenne, on arrive ainsi à une population totale estimée à environ 43 000 habitants à Tsushima. Notons que ce chiffre représente la population de l'île près d'un siècle après la période considérée dans ce chapitre, mais les spécialistes de la démographie estiment que la population totale du Japon crut d'environ 0,2% par an en moyenne sur la période 1280-1450¹⁶²², et que Tsushima prospéra fortement tant grâce à la piraterie qu'au développement du commerce avec le Chosŏn à partir du début du xv^e siècle¹⁶²³, une prospérité qui a sans doute contribué à un rythme de croissance démographique plus élevé que la moyenne du reste du pays — et nous ne mentionnons même pas l'afflux de populations étrangères, principalement sous la forme d'esclaves capturés par les flottes pirates¹⁶²⁴. En conséquence, il paraît probable que la population de l'île ne dépassait guère les quelques dizaines de milliers d'habitants dans la seconde moitié du xiv^e siècle. Les 2 000 tonnes de riz capturées en 1360 ramenées à cette population représentaient donc un apport conséquent pour les résidents de l'île, d'autant que l'on peut douter qu'il fut distribué de façon équitable au sein de la population. Si les sources ne nous disent rien au sujet du partage du butin entre les pirates, il est probable que ceux qui participaient à ces campagnes et leurs clans en étaient les principaux bénéficiaires. Évidemment, Tsushima n'était pas l'unique île concernée par la piraterie, et le butin devait ainsi être également partagé avec les autres groupes basés ailleurs et qui avaient participé à l'expédition. Cependant, les populations locales n'avaient pas attendu l'essor de la piraterie pour subvenir à leurs propres besoins, et avaient donc d'autres

¹⁶²⁰ HDCGK : « Chronique du Japon », « île de Tsushima » (日本國紀, 對馬島).

¹⁶²¹ Sur la centaine de villages encore en existence à Tsushima, seule une vingtaine est localisée dans l'intérieur des terres, en retrait des côtes (HONDA Kana, 2007 : 194).

¹⁶²² Notons que ce chiffre reste une estimation grossière sur la base de sources indirectes. Toutefois, les différentes méthodes d'estimation employées semblent s'accorder sur un taux de croissance démographique annuel oscillant entre 0,2% et 0,23% par an. Cf. FARRIS, William W., 2006 : 94-100.

¹⁶²³ Cf. *infra*, « III.2.C.2 Amadouer les pirates : diplomatie et apaisement ».

¹⁶²⁴ Cf. *infra*, p. 379.

moyens de subsistance auxquels les céréales et autres denrées rapportées par les flottes venaient s'ajouter. On peut ainsi douter que lorsque les pirates réalisaient de tels coups de filet, ils ne fussent pas en mesure de dégager un surplus pour être revendu dans le reste du pays.

De fait, le développement des circulations marchandes dans le Japon avait entraîné vers le ^{xiv}^e siècle l'essor d'une classe de négociants en céréales, qui achetaient dans les ports les récoltes des paysans ou les revenus fiscaux des grands domaines privés et les revendaient dans le reste du pays¹⁶²⁵. Les grands centres urbains tels que Kyōto devinrent ainsi de plus en plus dépendants de l'apport de ces marchands, et ceux-ci acquirent une influence telle au début du ^{xv}^e siècle qu'ils étaient en mesure de créer des pénuries pour faire artificiellement grimper les prix¹⁶²⁶. Ainsi, si les habitants de l'île profitaient vraisemblablement de ce commerce pour importer des denrées alimentaires, il est aussi probable qu'ils aient écoulé par ces mêmes voies une partie des cargaisons ramenées du continent. De fait, tous les grands centres urbains avaient probablement besoin d'être approvisionnés par les négociants, y compris Hakata, qui était à cette époque la deuxième agglomération du pays après Kyōto, avec une population estimée à environ 40 000 habitants. Étant donné que la plupart des autres grandes villes étaient concentrées dans le Kansai et ses abords directs¹⁶²⁷, Hakata était le seul grand centre urbain à proximité des bases des pirates, et se doublait de surcroît d'un port de commerce où les flottes pirates venaient écouler les autres types de cargaisons, notamment les esclaves¹⁶²⁸. Non seulement cela, mais certains pirates étaient de surcroît basés dans le port ou ses abords immédiats¹⁶²⁹. On peut donc raisonnablement supposer qu'une partie de ces céréales prises en Corée furent écoulées dans les marchés du pays, notamment dans le port de Hakata. Notons que les prix des céréales et autres denrées alimentaires étaient très volatiles, et pouvaient s'envoler en période de famine. Il est ainsi rapporté que durant la famine de 1420-1421, un *shō* (升), soit environ 1 kg ou 1,5 kg¹⁶³⁰ de riz se vendait pour 100 *mon* (sapèques) dans certaines campagnes¹⁶³¹. Par conséquent, si les pirates

¹⁶²⁵ FARRIS, William W., 2006 : 143-144.

¹⁶²⁶ On sait par exemple qu'en 1431, les marchands du Kinai créèrent des pénuries telles que de nombreux habitants de la capitale souffrirent de la famine. Lorsque le bakufu fut informé de la situation, il fit arrêter six négociants de riz pour les interroger. Cf. FARRIS, William W., 2006 : 112-113.

¹⁶²⁷ FARRIS, William W., 2006 : 151.

¹⁶²⁸ Cf. *infra*, « III.3.B.3 Le port de Hakata et les réseaux pirates ».

¹⁶²⁹ Cf. *supra*, « II.2.B.2 Le littoral de Kyūshū ».

¹⁶³⁰ Nous ignorons quel était l'étalon en vigueur.

¹⁶³¹ FARRIS, William W., 2006 : 111.

parvenaient à ramener suffisamment de céréales coréennes ou chinoises pour en écouler une partie sur les marchés japonais en période de famine, ils étaient susceptibles d'en tirer un profit conséquent.

Il est par ailleurs nécessaire, pour comprendre les circuits économiques du riz et autres céréales, de prendre en considération les effets des conflits armés tant sur la production que la demande dans l'archipel. Comme nous l'avons vu, on observe d'importantes concordances chronologiques entre l'activité pirate et les grands développements du conflit civil à Kyūshū, suggérant qu'il existe un lien de corrélation entre les deux. Les pénuries induites par les destructions liées au conflit pourraient ainsi être l'une des causes indirectes de l'appétit des pirates pour les céréales du continent. S'il semble que les morts directement imputables aux combats restèrent relativement peu nombreux, les armées restant de taille modeste (quelques milliers d'hommes pour les seigneurs les plus puissants) et le taux de mortalité des combats dépassant rarement les 10%, les effets de ces affrontements sur les populations agricoles furent bien plus conséquents. La tactique de la terre brûlée était en effet largement pratiquée par les armées guerrières qui envahissaient un territoire ennemi. William Farris dénombre ainsi dans les sources plus de soixante-dix affaires de pillages, d'incendie ou de vols de récoltes par des armées en campagne sur la période 1335-1386, un chiffre vertigineux bien qu'incomplet, puisqu'il ne prend en compte que la moitié ouest de l'archipel. Nombreux étaient les paysans qui fuyaient leurs terres par crainte pour leur sécurité, et l'une des principales préoccupations pour les seigneurs était d'éviter les dispersions des populations paysannes et de s'assurer de la continuité des travaux agricoles¹⁶³². Il est donc probable que l'embrasement du conflit à Kyūshū ait eu d'importantes répercussions sur les récoltes locales, diminuant d'autant les quantités de riz disponibles à l'achat pour les marchands de Tsushima et des autres îles du Nord de Kyūshū.

Toutefois, si le conflit avait des répercussions négatives sur les récoltes, agissant ainsi sur l'offre, il avait également des conséquences sur la demande en céréales, car elles constituaient une ressource indispensable à l'entretien des armées guerrières. Leur approvisionnement en campagne représentait un problème constant pour presque tous les belligérants, y compris le *bakufu*, une autre raison pour laquelle les sacs de villages et les vols de récoltes étaient si fréquents. Ces déprédations ne se limitaient ainsi pas

¹⁶³² FARRIS, William W., 2006 : 121-124.

seulement aux champs de bataille, mais également aux zones qui se trouvaient sur le passage des armées en mouvement¹⁶³³. Au début du conflit des cours du Sud et du Nord, les vassaux d'un seigneur devaient eux-mêmes se procurer les vivres nécessaires pour l'armée, que l'on appelait « riz de provision militaire » (*hyōrōmai* 兵糧米). Cela ne posait pas de grandes difficultés dans le cas de conflits locaux et de faible ampleur, mais lorsque les armées regroupaient plusieurs centaines ou même milliers d'hommes et s'engageaient dans des campagnes longues et lointaines, ces provisions posaient véritablement problème, d'où les nombreux pillages, de préférence sur les terres de seigneurs qui n'appartenaient pas au même camp. Pour tenter de remédier à ce problème, le bakufu promulgua une loi, dite de « demi-revenu » (*hanzeirei* 半濟令) visant à prélever la moitié des redevances dues aux temples et aux administrations dépendant de la cour impériale du Nord pour les affecter aux dépenses militaires¹⁶³⁴. En dépit de cela, la question de l'approvisionnement en riz pour les armées resta un épineux problème pour toute la durée du conflit. Compte tenu de ce contexte, il est possible que les céréales ramenées par les flottes pirates aient servi à approvisionner l'armée d'un ou plusieurs seigneurs belligérants¹⁶³⁵.

En dernier lieu, il faut considérer que les flottes pirates elles-mêmes avaient besoin de vivres pour débiter leurs campagnes, au moins jusqu'à ce qu'elles atteignent leurs terrains de chasse. Nous avons par exemple mentionné plus haut le cas de la flotte de 1419, qui n'avait plus assez de vivres pour poursuivre sa campagne vers les côtes chinoises et dut piller les côtes coréennes en chemin. Nous pouvons également citer un exemple plus tardif datant de 1443, lorsqu'une petite flotte regroupant des navires de Tsushima, Iki et Kami-Matsura s'en alla piller les côtes chinoises, mais ne parvint pas à trouver de vivres sur place et les pirates, affamés, durent se replier vers les côtes coréennes où ils volèrent un navire à impôts de Cheju¹⁶³⁶. Il était donc important, pour une flotte opérant loin de ses bases, de posséder suffisamment de vivres pour tenir une traversée de plusieurs jours, voire semaines, jusqu'à ce qu'elle soit en mesure de s'approvisionner par le pillage. Il est donc probable qu'une partie des céréales capturées lors d'une campagne servait à financer la suivante, permettant à la piraterie de se pérenniser.

¹⁶³³ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 186-188 ; FARRIS, William W., 2006 : 125 ; SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 247-248.

¹⁶³⁴ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 230-233.

¹⁶³⁵ Sur ce point, cf. *infra*, p. 438.

¹⁶³⁶ CWS : 1443.7.18 [2].

Rares sont les sources locales permettant de nous renseigner sur le fonctionnement des flottes. Toutefois, nous avons pu identifier, parmi les fonds d'archives conservés à Tsushima, deux manuscrits provenant des archives de la famille Uchiyama (*Uchiyama monjo* 内山文書). Bien que déjà connus et publiés dans des recueils, ces deux manuscrits n'ont à ce jour jamais été interprétés à l'aune de la florissante activité pirate. Or, il nous semble qu'ils fournissent un éclairage intéressant sur le financement des campagnes pirates.

Les Uchiyama (内山) étaient une famille de petits seigneurs implantés dans le village du même nom, dans ce qui était autrefois le district de Tsutsu (豆酈) au sud de Tsushima¹⁶³⁷. Uchiyama est un des très rares villages de Tsushima situé au milieu des montagnes de l'intérieur de l'île, et non sur la côte. La famille a conservé un fonds d'archives remontant jusqu'au Moyen Âge, dont nombre des documents le composant concernent des transactions financières, à l'instar des deux manuscrits présentés ici. Il s'agit de deux reconnaissances de dettes datées du 11^e mois de 1385, qui montrent que les Uchiyama prêtaient sur gage du riz à d'autres personnages de l'île, ici un certain Kentō¹⁶³⁸, du village de Kune Inaka (久根田舎), à quelques kilomètres à l'ouest d'Uchiyama, près de la côte :

Document 1

ようようあるによて、たうく¹⁶³⁹まかりわたり候時、こめ一へう六百にたて給、又かはり二百八十文、又百文かはれ以上ほんもつ九百八十文かちやうなり、たう一はいにて候ほとに、一くはん九百六十文にて候、

しとく二ねん十一月廿四日

いなかのくうしかちやくしけんた (花押) ¹⁶⁴⁰

¹⁶³⁷ Il s'agit de l'actuel village de Uchiyama 内山 à Izuharachō 巖原町, dans le sud de Tsushima.

¹⁶³⁸ Ce nom pourrait aussi se lire Gentō, Kendō ou Gendō, mais les diacritiques n'étant pas en usage à cette époque, il est impossible de savoir quelle lecture est la bonne, surtout en l'absence de sinogrammes. .

¹⁶³⁹ Il se peut que le *kana* « *ku* » く soit en fait une erreur de copiste pour le *kana* « *he* » へ. En écriture cursive, les deux caractères ont une forme très proche. Le sens changerait alors de « traverser au loin » à « traverser sur le continent », une différence de taille. En tenant compte du document suivant, rédigé le même jour par le destinataire de la première, et qui utilise à deux reprises la forme « *tauhe* » たうへ (c'est-à-dire 唐へ, « vers le continent », « vers l'étranger »), la seconde solution est de loin la plus probable, aussi optons-nous pour celle-ci dans notre traduction.

¹⁶⁴⁰ *Nanbokuchō ibun*, vol. 6, n°5942.

« A été convenu tel que suit¹⁶⁴¹ : lorsque [j']ai traversé vers le continent, [vous] m'avez remis un sac de riz valant six cents [mon]. Avec deux cent quatre-vingts mon d'ajout¹⁶⁴², et encore cent mon supplémentaires, le total est fixé à neuf cent quatre-vingts mon. Le tout étant doublé, la somme totale s'élève à mille neuf cent soixante mon.

An 2 de l'ère Shitoku, 11^e mois, 24^e jour

Kent[ō]¹⁶⁴³, fils aîné de l'Abbé de Inaka (signature) »

Document 2

ようようあるによて、たうへ□¹⁶⁴⁴ゑ候時、らうまいむきにこめ一へうかり□¹⁶⁴⁵又二百八十文なり物に、又たうへこゑ候時、ようとう百文かり申て候か、二百文になりて候、これハのちのためにふすれし候、かためににきをしてまいらせ候、御しまのくねのいなかのくしとのしそくのけんたうとのくしにんき、

しとく二ねん十一月廿四日

けんたう一

(裏書)

「以上一くわん四ひやく八十文おい申候、ふさたあるましく候、やかてわきまへ申候へく候、」¹⁶⁴⁶

« A été convenu tel que suit : lorsque [je] me suis rendu sur le continent, j'ai emprunté un sac de riz pour les provisions [de la traversée] ; en sus d'[une

¹⁶⁴¹ L'expression « *yōyō aru ni yote* » ようようあるによて (ainsi que sa variation « *yōyō sōrō ni yote* » ようよう候ニよて) était une tournure typique employée en début d'un contrat de vente. Nous avons choisi de la rendre ici par l'expression « a été convenu tel que suit ».

¹⁶⁴² Ce montant désigne probablement une quantité de riz empruntée en sus du sac susmentionné.

¹⁶⁴³ Dans ce document, il est dénommé « Kenta » けんた, mais dans le document suivant, il est désigné sous le nom de « Kentō » けんたう, aussi semble-t-il que le dernier caractère de son nom soit manquant dans ce premier manuscrit.

¹⁶⁴⁴ Caractère manquant. Il s'agit probablement du *kana* « *ko* » こ, pour former le verbe « *koeru* » 越える, signifiant « franchir », « aller », « se rendre », etc.

¹⁶⁴⁵ Caractère manquant. Il s'agit probablement du *kana* « *te* » て, pour la forme connective du verbe « *kariru* » 借りる, signifiant « emprunter ».

¹⁶⁴⁶ *Nanbokuchō ibun*, vol. 6, n°5943.

quantité de riz valant] deux cent quatre-vingts *mon*, lorsque je me suis rendu sur le continent, j'ai de plus emprunté cent *mon* pour les frais [du voyage], ce qui fait donc deux cents *mon*¹⁶⁴⁷. Cela est [*inintelligible*]¹⁶⁴⁸ pour plus tard. Ils doivent sans faute être rendus au prêteur sur gage. [*inintelligible*] seigneur Kentō, fils du seigneur l'abbé d'Inaka à Kune¹⁶⁴⁹, sur cette île.

An 2 de l'ère Shitoku, 11^e mois, 24^e jour Kentō ichi »

[inscription au revers]

« Nous prenons en charge les mille quatre cent quatre-vingts *mon*¹⁶⁵⁰ ci-contre ; ils ne doivent pas rester sans règlement, et doivent être restitués sans tarder »

Ces manuscrits sont délicats à interpréter, l'essentiel du texte étant rédigé en *kana*, avec très peu de sinogrammes, donc de façon phonétique et basé sur le dialecte local, difficulté qui explique en partie que peu d'historiens s'y soient intéressés. Il est important de revenir sur la lecture que nous proposons pour l'expression « *Tō e koesōrō* » (たうへこゑ候). Nous comprenons le mot « *Tō* » たう comme étant l'équivalent de « *Tō* » 唐, qui à l'origine signifie « Chine », ou bien « étranger » dans son ensemble, et peut parfois désigner la Corée¹⁶⁵¹. Toutefois, la lecture « *Tō* » de ce caractère n'est pas fréquente, et celui-ci se lit plus souvent « *Kara* » ou encore « *Morokoshi* » quand il est employé seul. Il subsiste donc un doute quant à l'exactitude de la lecture que nous proposons de ce document, mais ce choix nous paraît justifié pour les deux raisons suivantes :

1) la lecture seule « *Tō* » (たう) du caractère 唐 existait bien au Moyen Âge, préservée dans des expressions comme « de l'argent placé en Chine » (*Tō e nagegane* 唐へ投げ銀), qui vers la fin du Moyen Âge (avant la fermeture du pays à l'époque d'Edo)

¹⁶⁴⁷ Sans doute a-t-il aussi emprunté cent *mon* lors de sa première traversée.

¹⁶⁴⁸ Aucun des historiens japonais que nous avons interrogés sur ce passage n'a pu nous fournir un éclairage sur son sens.

¹⁶⁴⁹ Ce lieu correspond probablement à l'actuelle localité de Kune Inaka (久根田舎), à Izuharachō (巖原町), dans le sud-ouest de Tsushima, sur la côte la plus proche de Uchiyama.

¹⁶⁵⁰ Nous ne savons pas comment l'auteur du contrat en est arrivé à ce montant. Si l'on ajoute le prix d'un sac de riz mentionné dans le document précédent (600 *mon*) aux autres montants rapportés ici, on obtient un total de 1080 *mon*. Il est possible qu'il s'agisse de la somme totale avec intérêts que Kentō doit aux Uchiyama.

¹⁶⁵¹ Cf. SEKI Shūichi, 1995 : 61-77.

signifiait « investir dans le commerce extérieur¹⁶⁵² » ; on la retrouve également dans les *Omoro* des Ryūkyū¹⁶⁵³.

2) on trouve fréquemment dans les documents de Tsushima de cette période le mot *tōjin* 唐人 (« gens de Chine ») pour faire référence à des Coréens¹⁶⁵⁴ ;

Par conséquent, il apparaît tout-à-fait naturel de lire l'expression « *Tō e koesōrō* » (たうへこゑ候) comme signifiant « traverser vers le continent », qui dans le contexte de Tsushima peut autant signifier la péninsule coréenne que la Chine.

Ainsi, les deux manuscrits sont à interpréter comme suit : Kentō, fils de l'abbé de Kune Inaka, s'était rendu sur le continent, et avait pour ce faire emprunté sur gage du riz et peut-être aussi de l'argent (il n'est pas clair si les sommes supplémentaires concernent des pièces de monnaie ou leurs équivalent en riz) aux Uchiyama, pour une valeur totale de 3440 *mon*, une somme conséquente. Les deux manuscrits ne sont pas entièrement clairs à ce sujet, mais il semble qu'il aurait emprunté en tout trois « sacs » (*hyō* 俵) de riz, une unité qui correspondait grossièrement à un demi-*koku*¹⁶⁵⁵, soit environ 50 kg à cette époque. Kentō emprunta donc une grande quantité de céréales pour servir de provisions (*rōmai* 糧米) pour une traversée vers le continent, assez donc pour nourrir tout un équipage. En d'autres termes, ce riz semble avoir servi à affréter un ou plusieurs navires se rendant sur le continent.

Le village de Kune, qui selon le *Haedong Chegukki* comptait une cinquantaine de foyers au xv^e siècle¹⁶⁵⁶, est divisé en deux parties, Kune Hama (久根浜) sur la côte, où se trouve le port local, et Kune Inaka, à environ 1 km de Kune Hama, vers l'intérieur des terres. On trouve encore aujourd'hui deux sanctuaires à Kune Inaka, aussi est-il probable que ce Kentō était le fils de l'abbé de l'un d'eux. Le sanctuaire Ginsanjō (銀山上神社) en particulier semble avoir compté dès l'Antiquité parmi les grands centres religieux de l'île,

¹⁶⁵² Cf. *Daijisen* 大辞泉 ; *Daijirin* 大辞林.

¹⁶⁵³ Nous renvoyons notre lecteur au *omoro* cité dans le premier chapitre de cette étude : « De Chine et d'Asie du Sud-est / Charge les (articles du) tribut et présente-les (au Roi) » (たう なはん / かまへ つて みおやせ). Cf. *supra*, p. 62.

¹⁶⁵⁴ Voir par exemple *Nanbokuchō ibun*, vol. 6, n°6519.

¹⁶⁵⁵ Selon le *Engishiki* (延喜式 ; Règlements de l'ère Engi ; 927), un *hyō* équivalait à cinq *to* de riz à l'époque de Heian (*Engishiki* : 50, « Règlements divers » 雜式). Nous ignorons toutefois si cette règle était en vigueur à Tsushima au xiv^e siècle, aussi cette équivalence de 5 *to* doit-elle être prise avec prudence.

¹⁶⁵⁶ HDCGK : « Chronique du Japon », « île de Tsushima » (日本國紀, 對馬島), « Kunyōp'o » (仇女浦).

au point d'apparaître dans le *Engishiki* (延喜式 ; Règlements de l'ère Engi ; 927¹⁶⁵⁷), aussi est-il probable que l'« abbé de Kune Inaka » était en réalité l'abbé du sanctuaire Ginsanjō. Ce que l'on peut dire avec certitude, c'est que l'abbé de Kune Inaka et son fils aîné possédaient un statut social élevé au sein de la communauté locale.

Est-il possible que l'expédition sur le continent dont il est question ici fût une mission commerciale ? Cela semble peu probable compte tenu du fait que ces deux documents datent de 1385, à une époque où la piraterie japonaise battait son plein sur le continent (principalement la Corée) et que les côtes du Koryō étaient exsangues après plus de trois décennies d'activité pirate¹⁶⁵⁸. Par ailleurs, si l'on ne sait que bien peu de choses à propos de l'activité des gens de Kune au XIV^e siècle, nous pouvons citer une affaire survenue un siècle plus tard, en 1474, lorsqu'un navire pirate originaire du village fut arrêté par les autorités du Chosŏn, avec dans sa cale des armes ainsi qu'une centaine d'objets pillés dans les villages de la côte, tels que des vêtements et de la vaisselle. Le groupe attaquait les lieux sans surveillance sous couvert de venir pêcher dans les eaux coréennes¹⁶⁵⁹. Ainsi, si les gens de Kune s'adonnaient de la sorte à la piraterie au XV^e siècle, il paraît peu probable que leurs aïeux ne participèrent pas à la grande vague de piraterie un siècle plus tôt. Cette suspicion est par ailleurs corroborée par les vestiges locaux. Les abords du monastère Daikōji (大興寺) de Kune Hama contiennent en effet une forte concentration de stoupas du Kansai (treize au total), un type de stoupa confectionné dans la baie de Wakasa dans la seconde moitié du XIV^e et première moitié du XV^e siècle¹⁶⁶⁰. Or, comme nous l'expliquerons plus bas, ces stoupas se rencontrent presque exclusivement dans la région du Kansai et dans les îles du nord de Kyūshū où étaient basés les pirates¹⁶⁶¹. Ils traduisent ainsi l'activité maritime des gens de Kune et leur implication dans les circuits économiques alimentés par la piraterie. Par ailleurs, quatre statues de bouddhas provenant du Silla et du Koryō sont conservées dans le Daikōji, deux datant des X^e-XII^e siècles et les deux autres des XIII^e-XIV^e siècles¹⁶⁶². Une autre est également conservée dans

¹⁶⁵⁷ *Engishiki* : 10, « Île de Tsushima » (對馬嶋).

¹⁶⁵⁸ Cf. *infra*, p. 514.

¹⁶⁵⁹ CWS : 1474.11.10 [2].

¹⁶⁶⁰ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 104.

¹⁶⁶¹ Cf. *infra*, p. 412.

¹⁶⁶² Les quatre statues ont été classées « patrimoine culturel de la préfecture de Nagasaki » en 1980. Une photographie ainsi qu'un court texte explicatif au sujet de ces statues sont disponibles sur le site officiel de la préfecture de Nagasaki. URL : <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/548> (consulté le 20/04/2020) et <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/549> (consulté le 21/04/2020).

le temple Fukusenji (福泉寺) de Kune Inaka¹⁶⁶³, autour duquel se trouvent également les restes de ce qui semble être un stoupa du Kansai¹⁶⁶⁴. Une telle concentration de statues bouddhiques coréennes en un même lieu est très rare au Japon. Étant donné que les objets liturgiques bouddhiques faisaient également partie du butin rapporté par les flottes pirates de la seconde moitié du XIV^e siècle¹⁶⁶⁵, il s'agit là d'une indication supplémentaire de l'implication des populations de Kune dans la grande piraterie du XIV^e siècle. Par conséquent, l'interprétation la plus vraisemblable est que l'expédition vers le continent dont il est question dans ces deux manuscrits était bien une campagne pirate, que ce soit pour se joindre à une flotte plus grande ou pour former un petit groupe opérant de façon indépendante.

Ces deux manuscrits nous renseignent ainsi sur un aspect des circuits économiques liés à la piraterie : lorsqu'un potentat local désirait organiser sa propre expédition ou se joindre à une autre flotte mais ne possédait pas les fonds suffisants, et en particulier le riz nécessaire pour effectuer la traversée, il pouvait se tourner vers des prêteurs sur gage tels que les Uchiyama, qui avançaient les fonds, ou dans ce cas les céréales, qui devaient donc être restitués une fois tirés les profits de la campagne. Les Uchiyama eux-mêmes vivaient éloignés de la côte et ne vivaient *a priori* pas directement des activités maritimes, mais possédaient des terres arables, et prêtaient à usure les céréales et l'argent indispensables à la traversée, profitant ainsi indirectement de l'activité pirate.

Les céréales étaient indispensables à la vie des populations bordant la mer de Chine. Elles circulaient largement sur les transports de taxes, tant en Chine qu'en Corée, ainsi que sur les navires marchands. Avec l'entrée en scène de la piraterie japonaise, nombre de ces flux furent ainsi redirigés vers l'archipel nippon, permettant aux populations insulaires d'éviter la famine, mais aussi de financer de nouvelles campagnes pirates sur le continent. On peut également supposer, sans être en mesure de le démontrer, qu'une partie de ces céréales servirent à financer l'effort de guerre de certains seigneurs féodaux dans un contexte de guerre civile, un point que nous approfondirons plus bas lorsque nous détaillerons le rapport des pouvoirs à la piraterie.

¹⁶⁶³ Cette statue a été confectionnée au Silla, dans la seconde moitié du VIII^e siècle. Information à partir du site de la préfecture de Nagasaki. URL : <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/500> (consulté le 21/04/2020).

¹⁶⁶⁴ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 204.

¹⁶⁶⁵ Cf. *infra*, p. 394.

2. Les esclaves

Si l'esclavage existait depuis l'Antiquité au Japon, la vente d'esclaves demeura théoriquement prohibée par le *bakufu* jusqu'au XIII^e siècle. Les esclaves faisaient partie des legs à l'intérieur des familles, et dans certains cas, certaines personnes pouvaient volontairement prendre le statut d'esclave héréditaire en entrant au service de quelqu'un d'autre. Les famines du début de l'époque de Kamakura, et en particulier la famine de l'ère Kangi (寛喜 ; 1229-1232), soumièrent toutefois ces interdits à rude épreuve, le shogunat n'ayant d'autre choix que de formuler des exceptions aux lois contre le trafic humain pour ceux qui avaient dû se résoudre à vendre leurs enfants ou leurs esclaves pour survivre¹⁶⁶⁶. Le *bakufu* reconnaissait ainsi la propriété d'esclaves et leur cession d'un maître à l'autre, mais proscrivait le trafic d'esclaves en tant qu'occupation. Ces interdits n'empêchèrent toutefois pas l'essor d'une classe de « marchands de personnes » (*hitoakibito* 人商人) au XIII^e siècle¹⁶⁶⁷. Ce n'est probablement pas un hasard si les pirates japonais présents dans les eaux coréennes ne commencèrent à enlever les populations locales qu'à partir du XIV^e siècle. Sans doute faut-il y voir le reflet du développement continu du commerce d'esclaves à l'intérieur du Japon, d'autant que les pouvoirs qui succédèrent au *bakufu* de Kamakura n'eurent pas le même souci d'interdire ce trafic¹⁶⁶⁸, et n'en auraient de toute façon pas eu les moyens compte tenu du contexte de guerre civile. Nombreuses sont les histoires médiévales relatant les exactions des « marchands de personnes », qui n'hésitaient pas à enlever des gens libres, souvent des enfants, pour les revendre en tant qu'esclaves¹⁶⁶⁹. Au Japon des XV^e et XVI^e siècles, la pratique de l'enlèvement des populations paysannes devint monnaie courante pour les armées en campagne¹⁶⁷⁰, une pratique qui trouve ses racines dans le conflit des cours du Sud et du Nord, au XIV^e siècle. Il n'est donc pas surprenant que les pirates japonais opérant sur le continent aient trouvé dans le trafic d'esclaves une source de revenus profitable.

¹⁶⁶⁶ FARRIS, William W., 2006 : 47-48.

¹⁶⁶⁷ NELSON, Thomas, 2004 : 486-487.

¹⁶⁶⁸ FARRIS, William W., 2006 : 159.

¹⁶⁶⁹ NELSON, Thomas, 2004 : 487-488.

¹⁶⁷⁰ NELSON, Thomas, 2004 : 479.

On ne possède aucune donnée chiffrée sur le nombre de captifs qui furent ainsi ramenés au Japon sur les navires pirates, aussi doit-on se contenter de donner quelques exemples pour donner au lecteur une idée de l'ampleur du phénomène. Lorsque la marine coréenne brûla la flotte pirate au mouillage de Chinp'o en 1380, elle parvint à libérer d'un seul coup 334 captifs¹⁶⁷¹. Il est également rapporté que lorsque les pirates pillèrent l'île de Kanghai en 1377, ils firent plus d'un millier de prisonniers¹⁶⁷². Ils pillèrent en certaines occasions de façon si systématique que certaines zones furent complètement vidées de leur population¹⁶⁷³. Imagawa Ryōshun, qui développa des relations diplomatiques avec la cour coréenne à partir de 1377¹⁶⁷⁴, renvoya entre cette date et 1395 plus de 2 800 Coréens enlevés par les pirates¹⁶⁷⁵. Selon Tamura Hiroyuki, 5176 captifs furent rapatriés au Chosŏn entre 1392 et 1418¹⁶⁷⁶. Bien que ce chiffre ne représente qu'une fraction de tous les Coréens et Chinois qui furent capturés et ramenés au Japon, qui se comptent probablement en dizaines de milliers, il fournit malgré tout une idée de l'ampleur des mouvements de population générés par la piraterie.

Compte tenu du nombre de personnes qui furent ainsi réduites en esclavage au Japon, il est plutôt surprenant que l'on ne trouve presque aucune mention de ces captifs coréens et chinois dans les sources japonaises du second XIV^e siècle. Certains manuscrits laissent timidement entrevoir leur existence. Ainsi une lettre non datée¹⁶⁷⁷ du seigneur de Tsushima, Sō Tsuneshige, explique que « concernant le Chinois (*tōjin* たうしん) dont parle le moine de l'abbé général, veuillez laisser la situation actuelle inchangée »¹⁶⁷⁸. Le

¹⁶⁷¹ KRS : 134, 19b (1380.8).

¹⁶⁷² KRS : 114, 14a-b (羅世傳) ; KRSCY : 30, 1377.3.

¹⁶⁷³ Le KRS rapporte par exemple qu'en 1375, « les pillards japonais pullulaient, les provinces et districts du littoral étaient un grand vide désolé, et le pays en pâtissait » 時倭寇充斥, 濱海州郡, 蕭然一空. 國家患之 (KRS : 117, 5a).

¹⁶⁷⁴ Cf. *infra*, p. 535.

¹⁶⁷⁵ Il renvoya 230 personnes en 1379 (KRS : 134, 6b), 150 en 1382 (KRS : 134, 34a), 120 en 1383 (KRS : 135, 14b), 92 en 1384 (KRS : 135, 26a), 156 en 1386 (KRS : 136, 9a), 250 en 1388 (KRS : 137, 26b), 68 en 1391 (KRS : 46, 22b), 569 au 5^e mois de 1394 (CWS : 1394.5.28 [1]) puis à nouveau 659 au 7^e mois (CWS : 1394.7.13 [1]), et 570 en 1395 (CWS : 1395.7.10 [1]), soit un total de 2 864 personnes. Il n'est cependant pas exclu que certains renvois n'aient pas été rapportés dans le KRS, de sorte que ce chiffre représente une estimation basse.

¹⁶⁷⁶ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 79. Ce chiffre ne dénombre que les entrées pour lesquelles le nombre de prisonniers est mentionné. Il arrive souvent que les CWS mentionnent que tel ou tel seigneur japonais a renvoyé des prisonniers, mais n'en précisent pas le nombre, de sorte que le chiffre de 5176 est une estimation basse du nombre total de Coréens capturés par les pirates puis rapatriés.

¹⁶⁷⁷ Le document est signé « Sōkei » 宗慶, c'est-à-dire le nom de religieux que Tsuneshige adopte vers 1362. On sait donc que le document date de la période 1362-1374 (année de la mort de Tsuneshige).

¹⁶⁷⁸ そうみやしの御房申され候たうしん一人の事ハ、さしをかれへき狀如件、(...). *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6519.

document est sibyllin, et en l'absence de contexte précis, il est difficile d'en tirer beaucoup d'informations, mais remarquons tout de même que le terme *tōjin* (唐人), qui au sens premier signifie « Chinois », servait aussi parfois à désigner les Coréens¹⁶⁷⁹. On ne sait pas si le « *tōjin* » mentionné ici était effectivement un captif, mais tout le porte à croire. En effet, les disputes au sujet des esclaves étaient fréquentes au Japon¹⁶⁸⁰, et il semble que cette lettre soit une décision du seigneur pour régler un litige au sujet d'un esclave étranger. À partir du ^{xv}e siècle, les sources de Tsushima nous laissent clairement entrevoir l'existence d'un commerce d'esclaves, parfois clairement identifiés en tant que « *tōjin* »¹⁶⁸¹, mais au ^{xiv}e siècle, cette lettre de Tsuneshige est à notre connaissance l'unique document japonais évoquant la présence « d'étrangers » à Tsushima ou dans les îles alentours. Autant dire que la tâche de l'historien cherchant à élucider les circuits économiques du trafic d'esclaves étrangers au Japon au second ^{xiv}e siècle s'avère bien ardue.

Quelques pistes de réflexion peuvent cependant être dégagées. On sait en premier lieu que certains captifs étaient directement employés sur les navires pirates. Ainsi en 1357, le lettré chinois Wu Qidao (烏斯道 ; ?-?), écrivit dans un éloge commémorant le départ du Surveillant Chen Zhongkuan (陳仲寬 ; ?- ?), sur le point de partir à la capture des pirates japonais, les lignes suivantes :

第俘吾中國人日夥、就爲鄉導爲羽翼。原其心、豈得已哉。苟我軍相攻擊、玉石弗暇論。必令自告者免、乃生致之¹⁶⁸²

« De plus [les pirates japonais] capturent chaque jour davantage de Chinois, et en font de suite leurs pilotes et leurs subordonnés. Dès lors, comment [ces prisonniers] pourraient-ils garder possession de leur cœur (Ont-ils le choix de faire ce qui leur plaît)¹⁶⁸³ ? Si nos armées attaquent [les pirates], ils n'ont le loisir de trier les gemmes des cailloux. On exempte toujours ceux qui se dénoncent d'eux-mêmes, et leur laisse la vie sauve. »

¹⁶⁷⁹ Sur ce point voir SEKI Shūichi, 1995.

¹⁶⁸⁰ NELSON, Thomas, 2004 : 483.

¹⁶⁸¹ Sur ce point, cf. *infra*, p. 688.

¹⁶⁸² WU Qidao 烏斯道, *Chuncaozhaiji* 春草齋集 (*Recueil de Chuncaozhai*), j. 8, « Préface au départ du Surveillant Chen Zhongkuan sous les ordres du Maréchal pour la capture des pirates japonais » 送陳仲寬都事從元帥捕倭寇序; cité par ENOMOTO Wataru, 2007 : 199-200.

¹⁶⁸³ Il faut comprendre ici que les prisonniers chinois n'ont d'autre choix que de collaborer avec leurs ravisseurs.

Ainsi, les pirates capturaient régulièrement des Chinois et les faisaient servir sur leurs navires, notamment en tant que pilotes (*xiangdao* 鄉導), puisqu'ils étaient familiers avec l'hydrographie et les routes locales. Ce document daté de 1357 se situe peu avant que les pirates commencent à pousser leurs incursions jusque sur les côtes chinoises, aussi est-il possible que les Chinois ainsi capturés naviguaient le long des côtes coréennes¹⁶⁸⁴. Une autre affaire révélatrice à ce sujet survint en 1405, lorsque les autorités chinoises capturèrent des pirates d'une flotte venue attaquer la région de Ningbo. Les captifs déclarèrent ne pas être Japonais mais Coréens, et n'être que des captifs des pirates, et non des pirates eux-mêmes. Les autorités chinoises ne sachant s'ils disaient vrai les firent envoyer au Chosŏn pour que la cour royale statue sur leur sort¹⁶⁸⁵. Nous ignorons le résultat des délibérations coréennes, mais aucune attaque pirate n'avait été signalée sur les côtes coréennes depuis le 4^e mois de 1404¹⁶⁸⁶, de sorte que si ces individus furent effectivement capturés par les pirates, ils furent probablement d'abord ramenés au Japon puis embarqués plus tard par la flotte pirate qui fit voile vers les côtes du Jiangnan cette année-là. Cela suggère donc qu'ils furent employés sur les navires pirates qui traversaient en Chine. On comprend donc qu'une partie des esclaves étaient directement réemployés en tant que marins, pilotes ou informateurs par les flottes pirates. Tamura Hiroyuki note d'ailleurs que la plupart des renvois de prisonniers au Chosŏn entre 1392 et 1418 furent opérés par des pouvoirs basés à Tsushima, Iki, Matsura et Hakata¹⁶⁸⁷, suggérant qu'une large portion des esclaves capturés par les pirates restait dans les îles ou les lieux où étaient basées les flottes. Ce fait semble contredire l'idée que les populations de ces îles éprouaient des difficultés à subvenir à leurs propres besoins, puisqu'elles étaient en mesure d'absorber le surplus démographique non négligeable que représentait cet afflux d'esclaves étrangers.

Outre celles qui étaient ainsi employées au sein des flottes pirates, il est difficile de dire ce qu'il advint des milliers d'autres personnes enlevées. Nombre de ces esclaves étaient vraisemblablement revendus dans le reste du pays, et notamment à Hakata,

¹⁶⁸⁴ Le YS stipule en effet que les raids de pirates japonais dans le nord de la Chine débutèrent en 1358. Comme nous le verrons plus bas, il semble que dans les années 1350 et 1360, de nombreux navires de transport chinois naviguaient le long des côtes coréennes.

¹⁶⁸⁵ CWS : 1405.3.17 [1] ; 1405.3.17 [2].

¹⁶⁸⁶ Cf. *infra*, « Annexe 3 : Tableau récapitulatif des affaires de piraterie japonaise en Corée et en Chine, 1350-1419 ».

¹⁶⁸⁷ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 79.

comme nous le verrons plus bas lorsque nous aborderons en détail la place de ce port dans les réseaux économiques liés à la piraterie¹⁶⁸⁸. Certains se retrouvèrent dans d'autres villes portuaires tels que les environs d'Akamagaseki (赤間關¹⁶⁸⁹), dans le détroit de Kanmon (関門海峡), passage obligé pour toutes les navigations entre la mer Intérieure et la côte septentrionale de Kyūshū. On sait en effet qu'en 1379, Ōuchi Yoshihiro dépêcha au Koryō un certain Pak Kōsa (朴居士 ; ?-?¹⁶⁹⁰) à la tête d'une troupe de cent quatre-vingt-six hommes afin de combattre les pirates sur les côtes coréennes. Pak portait alors le titre d'« officier en charge de la capture des pirates japonais » (*Ilbon haedo p'och'ak kungwan* 日本海盜捕捉軍官¹⁶⁹¹). Son origine coréenne n'est pas précisée, mais son patronyme le suggère fortement. Une origine coréenne expliquerait d'ailleurs pourquoi le commandement de cette mission au Koryō lui fut confié par Yoshihiro. On ignore comment Pak en vint à servir le patriarche du clan Ōuchi, mais on sait que des Coréens résidaient sur leurs terres grâce à un ordre relayé par ses vassaux dans la province de Nagato, daté du 4^e mois de 1379 :

長門國豊東郡符分高麗渡水手事 被閣之候 不可有催促候 當宮二宮御近邊
異國水手事 又可有斟酌事候 然者被閣者也 可被得其意之由候也 仍執
達如件 (...) ¹⁶⁹²

« Concernant les marins pour se rendre au Koryō rattachés au district de Toyohigashi de la province de Nagato, vous en êtes exemptés. Vous ne devez pas mobiliser (vos gens). Concernant les marins étrangers (présents dans) les alentours de votre sanctuaire (Ninomiya), il faut aussi le prendre en considération. Par conséquent, ils doivent être exemptés. Veuillez prendre connaissance de la volonté ainsi exprimée, et relayez-la à vos subordonnés. Ainsi les termes de la présente lettre, (...) »

¹⁶⁸⁸ Cf. *infra*, « III.3.B.3 Le port de Hakata et les réseaux pirates ».

¹⁶⁸⁹ Ancien nom de Shimonoseki (下関), préfecture de Yamaguchi (山口県).

¹⁶⁹⁰ Le terme 居士 (jap. *koji* / cor. *kōsa*) désigne un homme pratiquant le bouddhisme dans le monde séculier, sans entrer en religion. Ce n'est donc *a priori* pas le nom personnel de cet individu, mais plutôt un titre ou un surnom.

¹⁶⁹¹ KRSCY : 31, (1379.5+).

¹⁶⁹² Cité dans KIM Kisōp, KIM Tongch'ōl (et al.), 2005 : 663.

Comme souvent, le document est difficile à interpréter, mais on comprend que Yoshihiro avait ordonné dans le district de Toyohigashi (autour d'Akamagaseki) la mobilisation de marins pour se rendre au Koryō, mais que le sanctuaire de Ninomiya, c'est-à-dire l'actuel sanctuaire Nagato no Kuni Ninomiya Iminomiya (長門國二之宮 忌宮神社), fut exempté de cette corvée. Compte tenu du fait que ce document est daté du mois précédent l'arrivée de Pak Kōsa au Koryō, il ne fait aucun doute qu'il s'agit ici des préparatifs de cette mission. Or, il est question dans ce document de « marins étrangers » résidant en ce lieu, un terme qui désigne vraisemblablement des Coréens. Le document n'est pas entièrement clair à ce sujet, mais il semble que Ōuchi Yoshihiro ordonne de ne pas dépêcher des marins coréens au Koryō, peut-être par crainte qu'ils ne s'enfuient et rejoignent leurs terres natales. Ce qui est sûr, c'est qu'à cette époque, des Coréens vivaient autour d'Akamagaseki, et servaient de main d'œuvre sur les navires locaux. Cela renforce ainsi l'idée que Pak Kōsa était lui aussi d'origine coréenne, mais à la différence de ceux mentionnés dans ce manuscrit, il bénéficiait de la confiance de Yoshihiro. Pak Kōsa n'était donc probablement pas un esclave, mais cela ne signifie pas pour autant qu'il ne fut pas capturé par les pirates.

Il était en effet toujours possible pour des esclaves au Japon d'être affranchis par divers moyens. L'un d'eux était de racheter eux-mêmes leur liberté, car le statut d'esclave n'était pas incompatible avec la propriété de biens. Certains esclaves pouvaient ainsi amasser des fonds en se livrant au commerce, par exemple, et pouvaient alors compenser leur propriétaire en échange de leur libération¹⁶⁹³. D'autres encore pouvaient être affranchis par leur maître sans contrepartie. Les sources mentionnent quelques cas d'anciens esclaves qui en vinrent à assumer d'importantes responsabilités en tant qu'hommes libres pour le compte d'un seigneur. Le plus célèbre d'entre eux étant sans doute Gui Tian (魏天 ; ?-?), rapporté dans le récit de l'ambassade de Song Hūigyōng au Japon en 1420¹⁶⁹⁴. Selon le récit de ce dernier, Gui Tian fut enlevé et amené au Japon par les pirates durant sa jeunesse. Il se retrouva ensuite pour un temps en Corée, dans des circonstances inconnues, où il servit en tant qu'esclave dans la maison d'un certain Yi Chaan (李子安 ; ?-?). Sans doute y fut-il vendu en tant qu'esclave par les marchands japonais qui fréquentaient de plus en plus souvent les côtes coréennes à partir de la toute

¹⁶⁹³ NELSON, Thomas, 2004 : 482. Nelson cite le cas de l'esclave Matashirō (又四郎) de Nara qui en 1443 fut en mesure de racheter sa liberté pour 10 000 sapèques.

¹⁶⁹⁴ NIH, 4^e mois, 21^e jour.

fin du XIV^e siècle ou début du XV^e siècle¹⁶⁹⁵. Il fut ensuite employé lors d'une ambassade coréenne au Japon, où il rencontra un envoyé des Ming, qui remarquant qu'il était de son pays, le ramena en Chine. Finalement, l'empereur le renvoya à nouveau au Japon, où il se maria et fonda une famille. Il fut finalement remarqué par le shogun Yoshimitsu qui l'employa en tant qu'interprète et le rémunéra généreusement. Lorsque Song Hūigyōng rencontra Gui Tian à Kyōto en 1420, celui-ci avait plus de soixante-dix ans, ce qui signifie qu'il fut probablement enlevé par les pirates dans les années 1360 ou 1370. Certes, Gui Tian est un cas particulier à partir duquel il est difficile de tirer des généralités, mais il révèle qu'il était possible pour certains captifs de s'affranchir de leur position d'esclave et de s'intégrer dans la société japonaise. Il est donc probable qu'après plusieurs décennies de piraterie japonaise sur les côtes coréennes, et donc de déplacements importants de populations entre les deux pays (souvent sous la contrainte), la démarcation identitaire et statutaire entre Coréens, Chinois, Japonais, pirates, captifs, transfuges, ou collaborateurs devint de plus en plus floue¹⁶⁹⁶.

À travers les quelques cas déjà cités, il est possible de se faire une idée des tâches auxquelles ces esclaves étaient affectés au Japon. L'ordre de Ōuchi Yoshihiro en 1379 au sujet des « marins étrangers » suggère que les esclaves pouvaient servir de main d'œuvre sur les navires. Lorsqu'en 1420 l'ambassadeur du Chosŏn Song Hūigyōng (宋希環 ; 1376-1446) vint à Tsushima, il rencontra un moine chinois, autrefois militaire de la garnison de Taizhou (台州) et qui avait été capturé par les pirates deux ans plus tôt et servait désormais sur le bateau d'un pêcheur¹⁶⁹⁷. Il ne fait donc aucun doute que nombre de ces esclaves furent employés comme main d'œuvre dans les ports ou sur les navires de pêche ou de transport. On peut également supposer que nombre d'entre eux furent employés aux travaux agricoles ou domestiques, tels que ramasser du bois ou puiser de l'eau, comme c'était le cas de nombreux esclaves au Japon¹⁶⁹⁸. Ceux qui avaient des facultés particulières, notamment littéraires, pouvaient être employés à des tâches intellectuelles, comme en témoigne le cas du chinois Gui Tian. Certains esclaves étaient aussi faits moines, comme le suggère le cas du Chinois rencontré par Song Hūigyōng en 1420, qualifié de moine et qui manifestement n'avait pas choisi cette condition. Il arrivait en effet que les

¹⁶⁹⁵ Cf. *infra*, p. 688.

¹⁶⁹⁶ La situation dans le détroit de Corée au début du XV^e siècle semble refléter cette complexité. Cf. *infra*, « III.3.B.4 Intermédiaires et interprètes : le monde de l'entre-deux ».

¹⁶⁹⁷ NIH : 2^e mois, 17^e jour, « Chinois » (唐人).

¹⁶⁹⁸ NELSON, Thomas, 2004 : 486-487.

pirates fassent don, ou bien vendent à des monastères des esclaves capturés sur le continent, qui étaient ainsi faits moines sous la contrainte. Cette pratique est notamment avérée par un document un peu plus tardif, rapporté dans les annales du Chosŏn à la date de 1443. Cette année, un navire coréen fut attaqué par des pirates japonais qui revenaient de Chine. La cour du Chosŏn dépêcha alors un envoyé à Tsushima pour porter réclamation auprès du seigneur de l'île et récupérer les prisonniers. Lorsque cet envoyé arriva à Tsushima, il fit également délivrer un prisonnier chinois originaire du Zhejiang, qui avait été capturé par une autre flotte pirate l'année précédente. Ce dernier témoigna qu'il avait été directement remis par les pirates au Entsūji (円通寺), où se trouvaient déjà d'autres captifs chinois. Là, on lui rase le crâne et il fut rattaché au monastère¹⁶⁹⁹. Le Entsūji était le monastère familial (*bodaiji* 菩提寺¹⁷⁰⁰) de la branche principale du clan Sō de 1408 à 1468, situé à Saka (佐賀), un des grands centres politiques et économiques de Tsushima au xv^e siècle. Cet épisode témoigne ainsi de la pratique des pirates de faire don d'esclaves à des monastères, une pratique qui à n'en pas douter existait déjà au xiv^e siècle.

Les montants auxquels se monnayait un esclave variaient probablement en fonction du sexe, de l'âge et de la condition physique de l'individu, ainsi que de la conjoncture économique. En 1406, un marchand d'esclave d'Iki vendit un garçon de quatorze ans au seigneur Aokata (aux Gotō) pour une quantité de riz équivalente à 800 *mon* (sapèques)¹⁷⁰¹, une somme bien faible en comparaison d'autres exemples connus. En 1388, les Aokata avaient acquis un *kaifu* (海夫¹⁷⁰²), un jeune garçon de 15 ans nommé Inuō (犬王), pour le règlement d'une dette de 1 500 *mon*¹⁷⁰³. Certains textes évoquent même des sommes dépassant plusieurs milliers de sapèques, surtout dans les cas où un individu adulte renonçait volontairement à sa liberté pour s'acquitter d'une dette ou poussé par la pauvreté¹⁷⁰⁴. Le prix particulièrement bas du garçon vendu aux Gotō en 1406 pourrait s'expliquer par le jeune âge de l'esclave, les enfants étant souvent moins

¹⁶⁹⁹ CWS : 1443.12.27 [2].

¹⁷⁰⁰ Les *bodaiji* (lit. « temples du bodhi ») étaient des temples (ou monastères) consacrés aux ancêtres d'une famille influente. Ils contenaient leurs tombes, leurs tablettes funéraires, et servaient à assurer les cérémonies nécessaires à leur salut (*jōbutsu* 成仏) et à leur repos (*meifuku* 冥福). Il arrivait aussi qu'un personnage fonde un *bodaiji* de son vivant afin qu'un culte lui soit spécialement rendu après sa mort. Cf. *Dictionnaire historique du Japon*, « Bodaiji ».

¹⁷⁰¹ *Aokata monjo*, vol. 2, n°383, p. 122-123. Il est possible que l'esclave en question ait été capturé en Corée. Cf. *infra*, p. 691.

¹⁷⁰² Les *kaifu* étaient des esclaves travaillant et vivant sur un navire, auquel ils étaient généralement rattachés et avec lequel ils étaient parfois vendus ou cédés (cf. *infra*, p. 425).

¹⁷⁰³ *Aokata monjo*, vol. 2, n°351 ; *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6050.

¹⁷⁰⁴ NELSON, Thomas, 2004 : 483.

coûteux¹⁷⁰⁵, mais aussi par une conjoncture défavorable. Un autre cas connu nous enseigne que dans la province de Ōsumi (au sud de Kyūshū) en 1338, une mère laissa en gage son fils de neuf ans au seigneur Ikehata (池端) pour seulement 200 *mon*. Or, dans le contrat conservé dans les archives familiales des Ikehata, la mère explique qu'en raison de la famine qui sévissait cette année, elle avait dû se résoudre à accepter 200 sapèques pour ce qui ordinairement en valait 2 000 ou 3 000¹⁷⁰⁶. On peut donc en déduire qu'un enfant pouvait ordinairement être vendu pour plusieurs milliers de *mon*, mais qu'en période de famine, le nombre de personnes cherchant à vendre leurs enfants, leurs esclaves, voire eux-mêmes augmentait drastiquement tandis que les quantités de vivres disponibles dans les familles aisées pour nourrir ces esclaves diminuaient, de sorte que le prix des esclaves pouvait baisser jusqu'à ne représenter qu'un dixième ou moins du prix ordinaire. En d'autres termes, le commerce des esclaves connaissait un cours inverse à celui des céréales, dont le prix augmentait en période de famine. Les flottes pirates ramenant souvent l'un et l'autre dans leurs cales, on peut supposer que la baisse des prix due aux aléas du marché pour l'un pouvait se compenser avec les profits de l'autre. Il était d'ailleurs possible d'échanger directement l'un contre l'autre, comme en atteste le contrat de vente d'un esclave aux Gotō en 1406 ou encore le récit de Song Hūigyōng, qui racheta l'esclave chinois au pêcheur de Tsushima pour une quantité de riz non spécifiée¹⁷⁰⁷, à une époque où Tsushima, et en réalité l'ensemble du Japon, était en proie à une grande famine, l'une des pires du xv^e siècle¹⁷⁰⁸.

3. Les céramiques

¹⁷⁰⁵ FARRIS, William W., 2006 : 159.

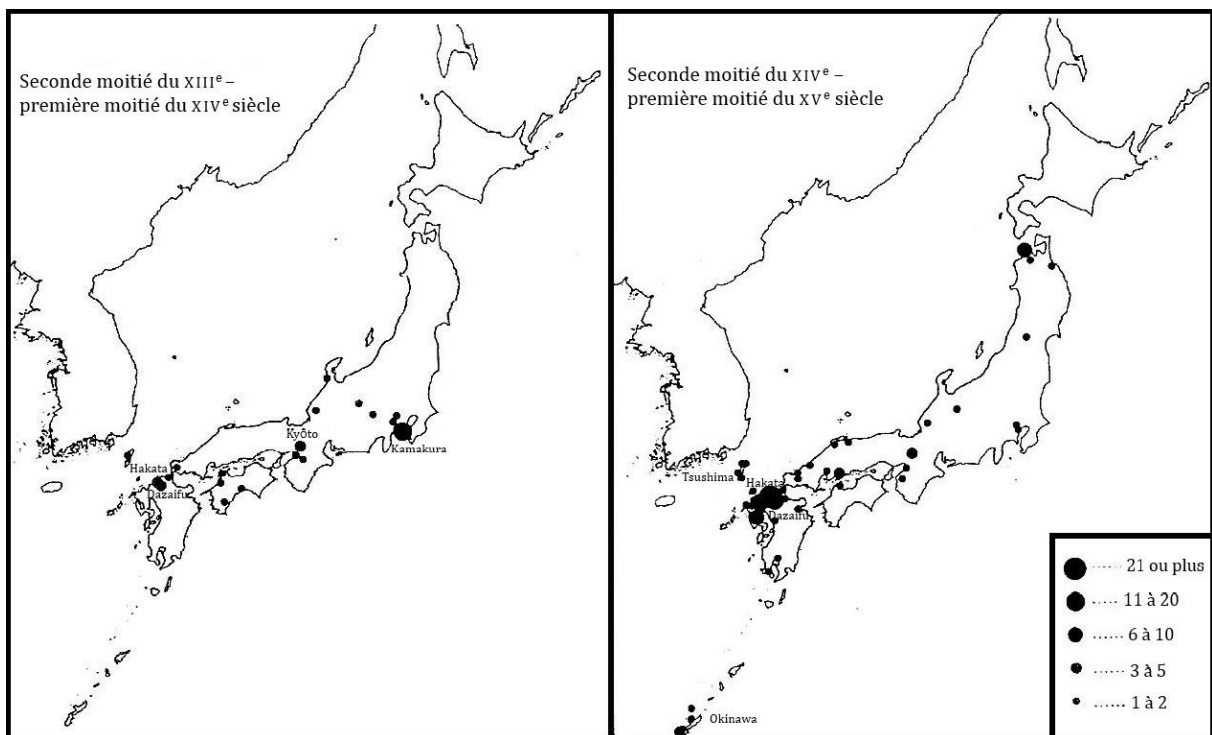
¹⁷⁰⁶ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 1, n°1165 ; NELSON, Thomas, 2004 : 475.

¹⁷⁰⁷ NIH : 2^e mois, 17^e jour, « Chinois » (唐人).

¹⁷⁰⁸ FARRIS, William W., 2006 : 110-111.

Si les sources, et en particulier les sources officielles coréennes, mentionnent en priorité les céréales et les esclaves comme les principales cibles des pirates, il ne fait aucun doute que les pirates visaient également tout objet susceptible d'avoir une valeur marchande. Comme nous l'avons expliqué plus haut, les céladons du Koryō étaient importés au Japon avant le second XIV^e siècle, mais en quantités très faibles en comparaison des céramiques chinoises. Les principales concentrations de ces céladons se trouvaient au nord de Kyūshū (Hakata et le Dazaifu), Kyōto et Kamakura, c'est-à-dire dans le principal port du commerce extérieur et dans les grands centres politiques et économiques, et l'on sait qu'au moins une partie d'entre eux était en réalité importée depuis la Chine. Cette situation changea subitement dans la seconde moitié du XIV^e siècle, lorsque les quantités de céladons du Koryō au Japon augmentèrent soudainement et que leur diffusion devint également plus large, tant en termes géographiques que sociaux. En effet, alors que les céramiques coréennes étaient jusqu'alors principalement concentrées autour des lieux de pouvoir, en particulier liés au shogunat (Kamakura, Dazaifu, Kyōto, etc.), ou des grands centres religieux, leur diffusion s'étendit dès lors aux seigneurs féodaux (manoirs, forteresses, etc.) et centres religieux locaux et régionaux, ainsi qu'aux

*Figure 41 : Répartition des céramiques coréennes excavées au Japon
(d'après YOSHIOKA Yasunobu, KADOGAMI Shūei, 2011 : 163)*



zones portuaires servant au cabotage, une tendance qui semble s'accélérer au fur et à fur que l'on s'approche de la fin du XIV^e siècle¹⁷⁰⁹.

Une augmentation aussi subite concomitante avec l'essor de la piraterie ne peut relever d'une simple coïncidence, et il est même possible de démontrer que certains de ces céladons furent rapportés dans les cales des navires pirates. En effet, parmi les nombreuses céramiques coréennes excavées dans la ville de Dazaifu se trouve un tesson provenant d'un bol en céladon décoré du Koryŏ, qui comporte une inscription¹⁷¹⁰.

Figure 42 : Tesson de céladon du Koryŏ estampillé « Chŏngnŭng »
(source : MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU, 2007, p. 356 ; photographie de l'auteur)



Bien que celle-ci soit en partie manquante, elle reste identifiable : *chŏngnŭng* (正陵), c'est-à-dire la Tombe Chŏng, sépulture de la princesse impériale de Noguk (魯國大長公主 ; ?-1365), épouse du roi Kongmin qui mourut en couches en 1365¹⁷¹¹. Le roi Kongmin fit édifier une sépulture somptueuse associée à la tenue de rites et de services réguliers¹⁷¹². Les céladons estampillés « Chŏngnŭng » étaient donc confectionnés dans le but de servir aux rites de ce complexe funéraire, et furent fabriqués de 1365, année de la construction de la tombe, à 1374, année de la mort du roi Kongmin. Ils provenaient, comme la majeure partie des céladons de fine qualité, des fours de Kangjin (康津 ; prov. Chŏlla du Sud)¹⁷¹³,

¹⁷⁰⁹ FURIYA Tetsuo, 2000 : 71 ; 74 ; COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 1992 : 949.

¹⁷¹⁰ MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU, 2007 : 355-356.

¹⁷¹¹ KRSCY : 28, 1365.2 ; 1365.4.

¹⁷¹² KRSCY : 28 1365.4 ; 1366.5 ; 1367.2 ; 1368.9 ; 1369.12 ; 29, 1370.5 ; 1372.10.

¹⁷¹³ HAN Sŏng-uk, 2005 : 81-83.

et étaient transportés par mer sur les navires convoyant les taxes des provinces à la capitale¹⁷¹⁴. Il est difficilement envisageable de penser que ce genre d'objet, destiné au service funéraire de la reine et confectionné par des artisans d'État, ait pu faire l'objet d'un commerce avec le Japon. En revanche, les pirates capturèrent tout au long de la période de très nombreux transports de taxes sur lesquels transitaient ces céramiques, aussi est-il plus que vraisemblable que ce bol fut pillé au Koryō par les pirates japonais entre 1365 et 1374¹⁷¹⁵. Le fragment de bol estampillé « *chōngnŭng* » suggère ainsi que le Dazaifu était l'un des lieux vers lequel circulaient les objets ramenés par les flottes pirates. Plus qu'un centre économique, c'était avant tout un centre politique et religieux à Kyūshū, un point sur lequel nous reviendrons lorsque nous aborderons la question du rapport entre les pouvoirs féodaux et les flottes pirates¹⁷¹⁶. D'autres tessons de céladons datant de la même période ont également été trouvés sur ce même site¹⁷¹⁷. Cela est d'autant plus remarquable que l'archéologie du site montre que l'agglomération de Dazaifu entama un déclin rapide dans la seconde moitié du XIV^e siècle, de nombreux quartiers et bâtiments religieux disparaissant à cette époque¹⁷¹⁸. La ville, bien que déclinante, constituait malgré tout un pôle attractif pour les circulations matérielles induites par la piraterie¹⁷¹⁹.

Sans surprise, les plus grandes concentrations des céladons datés du second XIV^e se trouvent dans le nord de Kyūshū, en particulier à Tsushima et Hakata, ainsi qu'au Dazaifu, suggérant que ces lieux occupaient une place particulière dans les circuits économiques

¹⁷¹⁴ HAN Sōng-uk, 2005 : 96-97. Aucune source n'atteste le transport maritime des céramiques estampillées « *Chōngnŭng* », mais on peut par exemple dresser un parallèle avec l'épave du Mado n°4, qui coula à Anhŭng vers 1417-1425, et qui transportait à son bord des taxes de la région de Naju au Chōlla vers la capitale. Parmi celles-ci, on trouve principalement des céréales, mais aussi du charbon de bois, des pierres à aiguiser, et des céramiques, dont certaines portent la mention *Naesōm* 內贍, en référence au Conseil des Provisions du Palais (*Naesōmsi* 內贍寺), un des organes administratifs de la cour. Ce genre de céramiques destinées à l'usage de la cour étaient acheminées des provinces vers la capitale par les convois ordinaires de taxes (cf. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016). Le Mado n°4 date du début du Chosōn, mais il n'y a aucune raison de penser que cela ne fut pas également le cas au Koryō. On peut également signaler l'épave de T'ae'an (*T'ae'ansōn* 泰安船), un navire ayant coulé dans la même zone que le Mado n°4 vers 1131, et qui transportait à la capitale une cargaison de céladons provenant des fours de T'amjin (耽津 ; l'actuelle Kangjin), où furent également fabriqués les céladons estampillés « *Chōngnŭng* » (cf. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2009 ; CH'OE Myōngji, 2013). Il ne fait donc aucun doute que ces céramiques destinées au service funéraire de la reine furent également transportées par voie maritime, et furent donc vraisemblablement capturées par les pirates lors de leur expédition vers la capitale.

¹⁷¹⁵ KIM Ingyu, 2012 : 155-156.

¹⁷¹⁶ Cf. *infra*, p. 432.

¹⁷¹⁷ KIM Ingyu, 2012 : 156.

¹⁷¹⁸ YAMAMURA Nobuhide, 2008 : 60.

¹⁷¹⁹ Ce fait est probablement lié au fait que le Dazaifu était le siège politique du clan Shōni. Cf. *infra*, « II.2.D.2 Les Shōni et leurs vassaux, les Sō de Tsushima ».

liés à la piraterie. Les fortes concentrations retrouvées à Tsushima se comprennent aisément, puisque l'île était le principal point d'appui des flottes pirates, ou du moins un point de passage presque obligé pour la plupart des navigations entre le Japon et le Koryō. Par ailleurs, les archéologues soulignent généralement le fait que les céramiques coréennes ne représentent pas plus d'un pourcent de l'ensemble des céramiques étrangères excavées à Hakata ou au Dazaifu¹⁷²⁰, l'écrasante majorité provenant de Chine, mais cette proportion n'est pas tant basée sur des statistiques précises que sur une vague estimation par rapport à l'ensemble des céramiques d'import depuis le XI^e siècle¹⁷²¹. S'il est évident que sur la totalité des vestiges de Hakata – et du millénaire d'histoire qu'ils représentent – les céramiques chinoises sont en effet largement plus présentes, à y regarder de plus près, il s'avère que d'importantes variations existent d'une époque à l'autre. Les importations de céramiques coréennes connurent en effet un pic aux XIV^e-XV^e siècles, tandis que les quantités de céramiques chinoises à Hakata eurent tendance à diminuer à partir de la seconde moitié du XIV^e siècle, ce qui signifie que la proportion des secondes par rapport aux premières augmenta sensiblement, au point d'atteindre les 20 à 30%, selon l'estimation de Mori Asako¹⁷²². Il n'existe toutefois à ce jour aucune étude complète de la proportion de céramiques coréennes par rapport aux chinoises à Hakata dans la seconde moitié du XIV^e siècle, limitant ainsi notre compréhension de la place qu'occupait le port dans les schémas de circulations des céladons du Koryō durant la grande vague de piraterie. Le constat de leur augmentation subite à partir de la seconde moitié du XIV^e siècle est cependant indéniable¹⁷²³, suggérant ainsi que le port, par où circulaient déjà de nombreuses céramiques venues du continent et où étaient probablement établis des négociants spécialisés dans ce type d'articles, servait également de débouché pour écouler au moins une partie des cargaisons des flottes pirates.

La diminution drastique des importations de céramiques chinoises à Hakata dans la seconde moitié du XIV^e siècle et dans la première moitié du XV^e siècle s'explique principalement par les restrictions imposées par les autorités des Ming sur le commerce maritime. À partir des années 1370, et en particulier 1374, les échanges privés furent proscrits, et seuls les marchands accompagnant les ambassades tributaires, échangées entre la cour impériale et les autorités centrales japonaises, eurent désormais le droit de

¹⁷²⁰ Voir par exemple COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 1992 : 946.

¹⁷²¹ MORI Asako, KATAYAMA Mabi, 2000 : 41.

¹⁷²² MORI Asako, KATAYAMA Mabi, 2000 : 41-43.

¹⁷²³ KIM Ingyu, 2012 : 155-158.

mener leur négoce dans les ports chinois. Or, ces ambassades furent peu nombreuses entre la Chine et le Japon dans la seconde moitié du ^{xiv}^e siècle¹⁷²⁴. Elles reprirent en 1401 après une longue période d'interruption sous l'initiative du shogun Yoshimitsu, jusqu'au début de l'époque de Yoshimochi. Celui-ci décida en effet d'interrompre ces échanges officiels en 1410, marquant une longue interruption jusqu'en 1432¹⁷²⁵. Même après cette date, les ambassades étant peu fréquentes, le nombre de céramiques chinoises à Hakata reste peu élevé¹⁷²⁶. Il semble donc qu'à Hakata, et probablement dans le reste du Japon, les céramiques coréennes vinrent pallier la baisse des imports des céramiques chinoises, servant peut-être de produit de substitution¹⁷²⁷. Si l'on ignore à quel prix se monnayaient les céramiques du Koryō sur les marchés japonais — des prix qui devaient dépendre du type d'objet et de leur qualité, entre autres facteurs —, la forte baisse des échanges commerciaux avec la Chine contribua probablement à augmenter la valeur de celles que les flottes pirates ramenaient au Japon, rendant la piraterie d'autant plus lucrative.

Il ne faut d'ailleurs pas oublier que les flottes pirates s'attaquaient également aux côtes chinoises, desquelles elles rapportèrent probablement des céramiques, mais il est bien difficile de tracer une distinction dans les couches archéologiques entre les articles acquis par ce biais et ceux issus des circulations commerciales, rien ne permettant de les différencier. Il est cependant possible que les vestiges du site de Minsaki-Kariyado (水崎・假宿), dans le village de Ozaki (尾崎) à Tsushima reflètent ce type de circulations. Connu pour être le principal point d'appui du chef pirate Sōda Saemontarō (早田左衛門太郎 ; ?-1428) et de son clan, Ozaki était sans aucun doute une des principales bases pirates depuis le second ^{xiv}^e siècle¹⁷²⁸. En 1998-2000, 200 m² du village ont été fouillés, et d'importantes concentrations de céramiques étrangères y ont été excavées, datant principalement de la seconde moitié du ^{xiv}^e siècle et du ^{xv}^e siècle¹⁷²⁹. Le site est régulièrement cité dans les travaux des archéologues et historiens japonais spécialistes des échanges nippon-coréens¹⁷³⁰ car il fournit de précieux renseignements sur les

¹⁷²⁴ Cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

¹⁷²⁵ Cf. *infra*, « III.2.B.1 Les efforts diplomatiques de Yoshimitsu ».

¹⁷²⁶ TANAKA Katsuko, 2008 : 122-123.

¹⁷²⁷ KIM Ingyu, 2012 : 143.

¹⁷²⁸ Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

¹⁷²⁹ Cf. COMITE D'EDUCATION DE MIZUSHIMACHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1999 et ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION DU PATRIMOINE CULTUREL DE MIZUSHIMACHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 2001.

¹⁷³⁰ On peut par exemple citer MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE, 2005 : 65-66 ; SAEKI Kōji, 2008 : 94-97 ; SEKI Shūichi, 2012 : 60-63, etc.

circulations entre le continent et l'archipel japonais via Tsushima. Une de ses particularités est sa très haute concentration en céramiques coréennes, qui occupent plus de 65% de l'ensemble des céramiques d'import, contre seulement 19% de céramiques chinoises. Minsaki-Kariyado est ainsi l'un des rares sites médiévaux au Japon où le nombre de céramiques coréennes dépasse celui des céramiques chinoises¹⁷³¹. Les couches archéologiques 2 et 3 du site, qui contiennent les traces d'un incendie que les archéologues supputent être le résultat de l'expédition coréenne contre Tsushima en 1419, contiennent d'importantes quantités de céramiques coréennes datant de la seconde moitié du XIV^e siècle jusqu'aux alentours de 1420¹⁷³², ainsi que des céramiques chinoises¹⁷³³, à une époque où le commerce privé avec la Chine était officiellement prohibé. D'où pouvaient donc provenir ces céramiques ? La première possibilité est qu'elles venaient du nord de Kyūshū, et en particulier de Hakata, mais compte tenu de la diminution de l'activité marchande avec la Chine, il aurait été difficile pour les marchands de Tsushima d'en faire l'acquisition dans ce port. À l'inverse, les Ryūkyū émergent peu à peu dans ces années-là comme l'un des grands entrepôts commerciaux servant de carrefour entre le Japon, la Chine et l'Asie du Sud-est ; les Sōda entretenant eux-mêmes des liens avec ce royaume, il est possible qu'elles soient arrivées à Tsushima via ce canal¹⁷³⁴. La présence de céramiques d'Asie du Sud-est datant de la première moitié du XV^e siècle confirme cette possibilité¹⁷³⁵. Néanmoins, les historiens omettent souvent d'évoquer une autre hypothèse : celle de l'activité pirate. Considérant les caractéristiques des vestiges de Minsaki-Kariyado, liés aux Sōda et aux autres potentats locaux connus pour leur participation à la piraterie, la possibilité que ces céramiques chinoises aient été dérobées par les flottes japonaises ne peut être écartée. Dans les années 1410, nombreux étaient les marchands de Tsushima à écouler dans les ports coréens le butin ramené par les flottes pirates en Chine, une pratique à tel point répandue et dont les Japonais dépendaient tellement pour leur subsistance que la cour du Chosŏn n'osait l'interdire de peur de causer une réapparition de la piraterie sur ses propres côtes¹⁷³⁶. D'ailleurs, Kawaguchi Yōhei note que l'on trouve dans les vestiges de Minsaki-Kariyado une grande

¹⁷³¹ KAWAGUCHI Yōhei, 2014 : 144.

¹⁷³² KATAYAMA Mabi, 2013 : 189.

¹⁷³³ ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION DU PATRIMOINE CULTUREL DE MIZUSHIMACHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 2001 : 49.

¹⁷³⁴ COMITE D'EDUCATION DE MIZUSHIMACHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1999 : 23.

¹⁷³⁵ MORI Asako, 2008 : 134.

¹⁷³⁶ Cf. *infra*, p. 693.

variété de céramiques (bols, assiettes, plateaux, coupes, etc.) de toutes qualités, formant un ensemble hétéroclite. Or, dans les ports de commerce comme Hakata, on trouve généralement plusieurs objets identiques regroupés sur un même site, parfois encore empilés, car ceux-ci étaient ramenés par cargaisons entières pour y être écoulés par les marchands sino-japonais¹⁷³⁷. Cela suggère ainsi que les céramiques chinoises retrouvées à Minsaki-Kariyado n'y furent pas apportées par cargaisons entières, mais plutôt de façon dispersée, ce qui pourrait correspondre au résultat de pillages. Il serait ainsi surprenant que les céramiques chinoises retrouvées à Ozaki ne fussent pas au moins en partie apportées par les flottes pirates, et y furent entreposées en vue d'être réexportées soit vers le reste du Japon, soit vers les côtes coréennes à partir du xv^e siècle quand le Chosŏn commença à ouvrir ses ports au commerce privé avec les Japonais. Comme pour les céramiques coréennes, il est fort probable que ces céramiques chinoises rapportées par les flottes pirates se monnayaient à bon prix dans les ports japonais dès lors que le commerce avec la Chine fut très fortement restreint.

4. Les objets liturgiques bouddhiques et autres objets précieux

Quoique les biens qui transitaient sur les navires marchands et les transports de taxe constituaient une cible facile pour les pirates, l'essentiel des pillages se déroula sur terre davantage que sur mer. Les pillards japonais s'attaquaient ainsi aux villages agricoles, aux casernes militaires, aux bâtiments administratifs, ainsi qu'aux établissements religieux, et en particulier aux monastères qui n'échappèrent pas aux déprédations. Tels les vikings qui ciblaient volontiers les monastères chrétiens, relativement peu défendus bien que renfermant d'immenses richesses¹⁷³⁸, les pillards japonais s'attaquaient fréquemment aux monastères bouddhiques du Koryŏ¹⁷³⁹. Toutefois, à la différence des vikings qui ne partageaient pas la foi de leurs victimes

¹⁷³⁷ KAWAGUCHI Yōhei, 2014 : 158.

¹⁷³⁸ Le premier raid viking rapporté dans les sources (mais pas forcément le premier dans l'absolu) mit à sac le monastère de Lindisfarne en 793, évènement qui marque pour l'historiographie contemporaine le début du phénomène viking. Cf. BOYER, Régis, 2008 : 606.

¹⁷³⁹ On ne possède aucune mention quant à une attaque d'un monastère chinois, mais il se peut que cela soit dû à un biais des sources qui mentionnent en priorité les villes et les garnisons.

chrétiennes, les Japonais étaient eux aussi bouddhistes. Alors que les vikings n'accordaient aucune valeur symbolique ou sacrée aux objets précieux qu'ils récupéraient dans les monastères et les démantelaient volontiers pour en récupérer les métaux précieux, pour les transformer en objets d'apparat (broches, pendentifs, etc.) ou les conservaient tout simplement comme souvenirs de leurs campagnes¹⁷⁴⁰, nombre des objets pillés par les pirates japonais sont encore aujourd'hui conservés dans les monastères et sanctuaires japonais en tant qu'objets liturgiques. Ou plutôt serait-il plus exact de dire que de nombreux objets que l'on suppose avoir été volés par les pirates se retrouvent au Japon.

En effet, les institutions religieuses japonaises possèdent dans leurs réserves un grand nombre de statues, de cloches, de gongs, et d'autres objets liturgiques confectionnés dans la péninsule coréenne aux époques du Silla et du Koryō, mais la majeure partie ne portent aucune inscription ou indication permettant d'élucider les circonstances ou l'époque à laquelle ils y furent déposés. Fort heureusement, la période d'arrivée de quelques-uns de ces objets est indentifiable grâce à une inscription commémorant leur don, parfois sur l'objet lui-même, ou parfois cité dans d'autres sources, l'objet en question ayant aujourd'hui disparu. Certains objets bouddhiques furent offerts par les royaumes coréens au Japon durant l'Antiquité, tel que le jeu de bols en laiton (*sahari no kaban* 佐波理加盤) ou le *Commentaire au Soutra de l'ornementation fleurie* (*Kegonkyōron* 華嚴經論) conservés dans les magasins Shōsōin (正倉院) du Tōdaiji (東大寺) de Nara, datant respectivement des VIII^e et IX^e siècles. Le Shōsōin compte nombre d'autres objets du Silla qui ont probablement été transmis au Japon par les mêmes voies, sans doute lors des échanges diplomatiques ou des voyages de moines tels que le célèbre Ennin (円仁 ; 794-864)¹⁷⁴¹. Toutefois, force est de constater que les mentions de tels échanges opérés durant l'Antiquité sont rares et se limitent principalement aux grands monastères du Kansai.

En ce qui concerne le Moyen Âge, nous ne recensons presque aucune mention de la présence d'un objet coréen au Japon avant 1350. La seule exception connue est le *Grand Soutra de la Sagesse suprême* du Koryō (*Kōrai ban Daihannyakyō* 高麗版大般若經¹⁷⁴²)

¹⁷⁴⁰ GRAHAM-CAMPBELL, James, KIDD, Dafydd, 1980 : 34-37.

¹⁷⁴¹ MURAI Shōsuke, 2014 : 71-72.

¹⁷⁴² *Taishōzō* (大正藏) : 7, n°220.

conservé au temple d'Ankoku (安国寺) à Iki. Six des 600 rouleaux qui le composent portent une inscription établissant qu'il fut offert pour souhaiter l'Éveil de plusieurs moines ainsi que de tous les défunts et êtres vivants par le clerc comptable chargé des rites¹⁷⁴³ de la Préfecture de Kimhae, Hō Chinsu (金海府戶長禮院使許珎壽; ?-?) en 1046¹⁷⁴⁴, et devait par conséquent être conservé dans un monastère de Kimhae ou de ses environs, tel que celui qui se trouvait à Tōksan-ri¹⁷⁴⁵. Or, 372 des livres qui le composent sont des copies réalisées au Japon, la plus ancienne portant la date de 1337, ce qui suggère donc que le soutra arriva au Japon avant cette date. Nous ignorons cependant tant l'époque que le contexte dans lequel cet objet fut introduit dans l'archipel¹⁷⁴⁶. Il paraît toutefois surprenant qu'un monastère du Koryō ait pu revendre ou même faire don à des Japonais d'un tel artéfact, d'autant qu'aucun autre élément ne permet d'attester de l'existence d'un commerce de ces objets avant 1350. Il n'est d'ailleurs pas exclu que l'objet fut dérobé par des pirates au XIII^e siècle, la région de Kimhae ayant été plusieurs fois victime de leurs déprédations dans les années 1220¹⁷⁴⁷. Mais en termes de datation, ce soutra fait figure d'exception puisque la vaste majorité des objets mentionnant la date de leur don à un temple, monastère ou sanctuaire est postérieure à 1350, avec une très forte concentration dans la seconde moitié du XIV^e ou dans la première moitié du XV^e siècle. Nous listons dans le tableau ci-dessous les quelques objets bouddhiques coréens pour lesquels nous possédons une indication quant à la date de leur introduction au Japon avant le XV^e siècle¹⁷⁴⁸ :

¹⁷⁴³ Le terme employé dans le texte (*yewōnsa* 禮院使) n'apparaît pas dans le *Koryōsa*, mais on trouve le terme *yewōlli* 禮院吏 (KRS : 63, 14a 吉禮小祀, 陳設), qui semble désigner un fonctionnaire attaché à une administration provinciale et qui officiait lors des rites publics.

¹⁷⁴⁴ KOMATSU Katsusuke, 2014 : 250-251.

¹⁷⁴⁵ Cf. *supra*, p. 324.

¹⁷⁴⁶ Il subsiste toutefois un doute quant au fait qu'il fut bien introduit au Japon avant 1350. Nous savons que les 600 rouleaux qui le composent furent assemblés par un certain Minamoto no Ason Shami Dōrin (源朝臣沙弥道林; ?-?) durant l'ère Ōei (応永; 1394-1428). Il pourrait s'agir du Dōrin mentionné dans les sources coréennes comme faisant partie des personnes arrêtées au Chosōn en 1419 lors des préparatifs de l'expédition contre Tsushima et dont l'inspecteur général de Kyūshū Shibukawa Mitsuyori (渋川満頼; 1372-1446) demanda le rapatriement en 1420 (CWS : 1420.5.19 [4]). Nous ne savons toutefois pas si Dōrin ajouta les parties manquantes à un ouvrage coréen déjà conservé au Japon ou bien s'il assembla des rouleaux existant au Japon avec des rouleaux coréens nouvellement acquis. Il se pourrait donc que les rouleaux coréens aient été ajoutés à d'autres parties déjà existantes au Japon après 1350, d'autant que le Chosōn offrit plusieurs dizaines de soutras aux émissaires japonais entre 1388 et 1539 (MURAI Shōsuke, 1997 : 212-213).

¹⁷⁴⁷ Cf. *supra*, « 1.4.B.2 Les premiers débordements sur la côte coréenne ».

¹⁷⁴⁸ Ce tableau ne vise pas l'exhaustivité, surtout en ce qui concerne les objets possédant des inscriptions japonaises postérieures à 1400, mais il recense toutes les mentions antérieures à cette date dont nous avons connaissance.

Tableau 3: Exemples d'artéfacts bouddhiques du Koryō conservés au Japon

Objet	Lieu de conservation	Date de fabrication	Date de l'inscription japonaise
<i>Grand Soutra de la Sagesse suprême du Koryō</i> 高麗版大般若經 ¹⁷⁴⁹	Monastère Ankokuji 安国寺 (Iki)	1046	Avant 1337 (?)
Gong du Koryō 高麗金鼓 ¹⁷⁵⁰	Sanctuaire Takuzutama 多久頭魂神社 (Tsushima)	1245	1357
<i>Soutra du Lotus peint en lettres d'or</i> 金字妙法蓮華經 ¹⁷⁵¹	Sanctuaire Tenmangū 天満宮 (Dazaifu)	1340	1357
Peinture d'Avalokitésvara aux saules du Koryō (<i>Kōrai yōryū Kannon zu</i> 高麗楊柳觀音図) ¹⁷⁵²	Sanctuaire Kagami 鏡神社 (Karatsu 唐津市, préf. de Fukuoka)	1310	1391
<i>Grand Soutra de la Sagesse Suprême, édition des Yuan</i> 元版大般若經 ¹⁷⁵³	Saifukuji 西福寺 (Tsushima)	1326	1398-1418 ¹⁷⁵⁴

La concentration de ces dates dans la seconde moitié du XIV^e siècle est manifeste, tandis qu'aucune ne permet d'établir avec certitude que certains de ces objets furent importés avant 1350. En d'autres termes, comme pour les céramiques, nous observons une augmentation soudaine de l'importation d'objets liturgiques coréens au Japon au moment où la piraterie japonaise se développe, alors que ces importations étaient rares

¹⁷⁴⁹ KOMATSU Katsusuke, 2014 : 250-251.

¹⁷⁵⁰ MUSEE NATIONAL DE KYUSHU, 2017 : 44.

¹⁷⁵¹ Site *Saga no rekishi-bunka otakarachō* さがの歴史・文化お宝帳 . <https://www.saga-otakara.jp/search/detail.php?id=5294/> (consulté le 21/06/2018) ; Site du Musée Chōkokan 徴古館 . http://www.nabeshima.or.jp/collection/index.php?mode=detail&heritagenome=%E7%B4%BA%E7%B4%99%E9%87%91%E5%AD%97%E5%A6%99%E6%B3%95%E8%93%AE%E8%8F%AF%E7%B5%8C#sub_unit_a/ (consulté le 21/06/2018).

¹⁷⁵² Yi Young, 2009 : 109-149.

¹⁷⁵³ KOMATSU Katsusuke, 2014 : 246-247.

¹⁷⁵⁴ Le don de ce soutra n'est pas daté, mais il fut offert au Saifukuji par Sō Sadashige (宗貞茂 ; ?-1418), qui fut seigneur de l'île de 1398 à 1418, ce qui signifie que le don date probablement de cette période.

— et peut-être même inexistantes — avant 1350. Encore une fois, il serait bien difficile d'y voir le fruit d'une simple coïncidence.

Parmi ces objets, le gong du sanctuaire Takuzutama à Tsushima mérite une attention particulière, en ce qu'il est possible d'établir, grâce aux travaux de l'historien coréen Yi Young¹⁷⁵⁵, qu'il fut volé en 1357 dans le Hŭngch'ōnsa près de Kaesŏng et rapporté à Tsushima par la flotte pirate active au Koryŏ cette année. Les dimensions de ce gong sont remarquables : 77,3 cm de diamètre, pour un poids de 99,5 kg, il s'agit du plus grand gong coréen connu à ce jour, tant au Japon qu'en Corée¹⁷⁵⁶, une pièce unique aux dimensions hors normes.

Figure 43 : Photographie du gong du sanctuaire Takuzutama et de son inscription (détail), (source : MUSEE NATIONAL DE KYUSHU, 2017 : 44).



¹⁷⁵⁵ Yi Young, 2013 : 235-264.

¹⁷⁵⁶ La plupart des gongs du Koryŏ mesurent généralement entre 30 et 40 cm de diamètre, comme en témoigne par exemple le gong du Kamŭnsa de 1351 conservé au Musée national de Kyŏngju (cf. *infra*, p.), qui mesure 32,2 cm de diamètre. Le gong du sanctuaire Takuzutama est donc deux fois plus grand que la moyenne.

Il comporte deux inscriptions distinctes, l'une commémorant sa fabrication, l'autre le moment où il fut offert au sanctuaire. La première de ces inscriptions est telle que suit¹⁷⁵⁷ :

禪源乙巳五月日晉陽府鑄成昌福寺飯子一印

Sŏnwŏn, année *ŭl-sa*, jour du 5^e mois, le gouvernement de Chinyang fait fondre un gong pour le monastère [?]bok

L'analyse stylistique suggère que le binôme *ŭl-sa* (乙巳) correspond à l'année 1245¹⁷⁵⁸. Le « gouvernement de Chinyang » désigne le siège du gouvernement du régent militaire Ch'oe Yi, qui en 1234 reçut le titre de Marquis de Chinyang (*Chinyanghu* 晉陽侯)¹⁷⁵⁹ et fut par la suite communément désigné sous le titre de « Seigneur de Chinyang » (*Chinyanggong* 晉陽公)¹⁷⁶⁰, de sorte que sa demeure à Kangdo (江都¹⁷⁶¹), siège de son pouvoir, fut appelée « gouvernement de Chinyang »¹⁷⁶². Par ailleurs, l'historien Yi Young a démontré que le terme Sŏnwŏn fait référence au monastère de Sŏnwŏn (禪源社), fondé en 1245 par Ch'oe Yi¹⁷⁶³, de sorte que « Sŏnwŏn, année *ŭl-sa* » désigne le monastère de Sŏnwŏn et l'année de sa fondation. Quant au « monastère [?]bok », il s'agit vraisemblablement du monastère Ch'angbok (昌福寺), comme le suggère le passage suivant, extrait du *Koryŏsa Chŏryo* daté de 1250 et expliquant les relations entre le monastère et le clan des Ch'oe d'Ubong :

¹⁷⁵⁷ Cité dans Tsuboi Ryōhei, 03/1975 : 76, ainsi que Musée National de Kyushu, 2017 : 44.

¹⁷⁵⁸ Tsuboi Ryōhei, 03/1975 : 76.

¹⁷⁵⁹ KRSCY : 16, 1234.10.25.

¹⁷⁶⁰ En raison du fait que le principal organe de son pouvoir à Kangdo (Kanghwa) était le Gouvernement de Chinyang (*Chinyangbu* 晉陽府).

¹⁷⁶¹ Kangdo était la capitale du Koryŏ retirée sur l'île de Kanghwa, durant les invasions mongoles, de 1232 à 1270.

¹⁷⁶² Yi Young, 2013 : 243-244. Tsuboi Ryōhei (03/1975 : 76) et Musée National de Kyushu (2017 : 44) comprennent le terme de « Chinyangbu » comme signifiant « Préfecture de Chinyang », c'est-à-dire l'actuelle ville de Chinju (晉州 ; prov. Kyŏngsang du Sud), mais comme le montre Yi Young, il s'agit d'une erreur.

¹⁷⁶³ 乙巳歲。晉陽公創禪源社 ; TMS : 117, épigraphie (碑銘), « Stèle [commémorant] le décernement du nom posthume 'Maître national Chinmyŏng' au Maître royal du monastère Chaun sur le mont Waryong » (臥龍山慈雲寺王師贈諡眞明國師碑銘).

八月. 王命移崔忠獻眞于昌福寺, 崔怡眞于禪源社, 導從如移安太祖眞儀.¹⁷⁶⁴

8^e mois. Le roi ordonne que l'on déplace le portrait funéraire de Ch'oe Ch'unghŏn au monastère de Ch'angbok, et celui de Ch'oe Yi au monastère de Sŏnwŏn, en suivant le protocole appliqué lors de la translation du portrait funéraire de T'aejo.

Le dépôt du portrait funéraire d'un personnage important dans un monastère suggère que ledit monastère était le « monastère de vœu¹⁷⁶⁵ » de cette personne. Ce document nous apprend donc que le monastère de Sŏnwŏn était le monastère de vœu de Ch'oe Yi, construit quatre ans avant sa mort en 1249, mais aussi que le monastère de vœu de son père Ch'oe Ch'unghŏn était le Ch'angboksa, d'où sa mention sur le gong. En définitive, l'inscription peut être glosée tel que suit : en 1245, année de la fondation du monastère Sŏnwŏn par Ch'oe Yi, dirigeant du Koryŏ, le gouvernement de Chinyang, dirigé par le régent militaire Ch'oe Yi, a fait fabriquer un gong pour le Ch'angboksa, monastère de vœu de Ch'oe Ch'unghŏn, son prédécesseur et défunt père.

Cette inscription explique ainsi la taille anormale de l'objet, symbole du statut des Ch'oe cherchant à affirmer leur pouvoir. Le monastère Ch'angbok, où était conservé le gong à l'origine, se situait au sud-est de Kaesŏng en 1211, mais fut déplacé à Kanghwa lorsque la cour s'y réfugia durant les invasions mongoles en 1232¹⁷⁶⁶. Les Ch'oe perdirent ensuite le pouvoir en 1259, mais la cour resta à Kanghwa jusqu'en 1270. Après le retour de la cour royale à Kaesŏng, les Mongols incendièrent Kangdo pour éviter qu'un nouveau mouvement de résistance ne s'y implante¹⁷⁶⁷. Le gong n'a de toute évidence pas été détruit dans les incendies, et fut probablement récupéré par le pouvoir royal lorsque les biens des Ch'oe furent confisqués, et placé dans un autre monastère proche de la capitale. Si les sources ne précisent pas lequel, on peut supposer qu'il s'agissait d'un monastère suffisamment prestigieux pour recevoir un tel objet.

¹⁷⁶⁴ KRSCY : 16, 1250.8. Cité dans Yi Young, 2013 : 243.

¹⁷⁶⁵ On appelle « monastère de vœu » (*wŏnch'al* 願刹) un monastère dédié au culte d'un défunt d'une famille influente. Cf. BRUNETON, Yannick, 2011 : 81.

¹⁷⁶⁶ Selon le Tongguk Yisanggukchip (東國李相國集 ; compilé en 1251). Ch'oe Ch'unghŏn avait découvert cet ancien monastère situé au sud-est de Kaesŏng et l'avait reconstruit en 1211. Cf. Tongguk Isangguk Chip : 25, 8a-10a « Écriteaux », « Écriteau du Ch'angboksa pour converser sur le sŏn » (榜文, 昌福寺談禪榜).

¹⁷⁶⁷ KRSCY : 18, 1270.8.

La deuxième inscription sur le gong, postérieure à la première, est transcrite comme suit :

奉懸鐘一口	Don d'une cloche suspendue
右 ¹⁷⁶⁸ 志者爲	Celui qui a fait le don, pour que le
合輩所成	karma et ses liens réalisés par les
之業因悉	associés ¹⁷⁶⁹
皆消滅殊	soient entièrement supprimés,
心中所願	a fait un vœu avec un cœur sincère
成就也	pour qu'il soit exaucé
正平十二丁酉	An 12 de l'ère Shōhei
十月十八日	10 ^e mois, 18 ^e jour
大藏經種敬白 ¹⁷⁷⁰	Par Ōkura Tsunetane

Ce gong fut donc offert au sanctuaire Takuzutama pour exprimer un vœu : l'effacement du (mauvais) karma (agissements¹⁷⁷¹) commis par les membres d'un groupe, dont le donateur faisait partie. L'objet entra au sanctuaire de Takuzutama de Tsushima le 18 du 10^e mois de 1357. Si la provenance de ce gong n'est pas mentionnée dans l'inscription, on sait qu'une flotte pirate était active peu de temps auparavant dans le golfe du Kyōnggi : elle arriva dans la zone au 5^e mois¹⁷⁷², et y resta jusqu'au 9^e mois intercalaire, la dernière affaire signalée au Koryō datant du 24 de ce mois¹⁷⁷³. Plus aucune autre attaque pirate n'étant signalée pour cette année, il semble que la flotte amorça son retour vers le Japon après cette date. Étant donné qu'il faut plusieurs jours, voire semaines pour naviguer entre le golfe du Kyōnggi et les côtes japonaises, la flotte ne peut être rentrée au

¹⁷⁶⁸ Le caractère 右 (« droite », ici signifiant « précédent » ou « ci-contre ») pourrait désigner des personnes citées dans une liste à part de l'inscription, mais dont on a aujourd'hui perdu la trace.

¹⁷⁶⁹ Le terme ici employé, *gōhai* 合輩, est apparemment unique dans les sources médiévales. Il semble désigner les gens d'un groupe dont le donateur fait partie, mais le sens exact est inconnu.

¹⁷⁷⁰ Cf. OKAZAKI Jōji, 1974 : 76.

¹⁷⁷¹ Le terme employé dans le texte, *gōin* 業因, associe, dans la terminologie bouddhique le karma (*gō* 業) et la causalité ou les liens (*in* 因, *innen* 因緣). Le fait qu'il en demande la suppression signifie que les actions en question étaient jugées mauvaises et néfastes pour ceux qui les avaient commises.

¹⁷⁷² KRS : 39, 16b, 1357.5.14.

¹⁷⁷³ KRS : 39, 19a, 1357.9+.24.

Japon avant le début ou le milieu du 10^e mois, soit très peu de temps avant le don du gong au sanctuaire Takuzutama. En d'autres termes, il est fort probable que cet objet fut dérobé par ces pirates dans un monastère du Kyōnggi au cours de cette campagne et offert au sanctuaire dès leur retour. De fait, les pirates débarquèrent au 9^e mois dans la préfecture de Sūngch'ōn (昇天府), sur la côte faisant face à Kanghwa, et mirent à sac le Hūngch'ōnsa (興天寺)¹⁷⁷⁴, un monastère étroitement associé à la cour royale, en ce qu'il renfermait les portraits funéraires du roi Ch'ungsōn (忠宣王 ; r. 1308-1313) et de la princesse Hanguk (韓國公主, aussi connue sous le nom de Kyeguk Taejang Kongju 薊國大長公主 ; ?-1315), dont les pirates s'emparèrent également, mais aussi à la cour impériale des Yuan, puisqu'il était aussi le monastère de vœu de Kammala (甘麻刺, prince de Chin 晉王 ; 1263-1302), beau-père du roi Ch'ungsōn et père de l'empereur Taiding (泰定帝 ; r.1323-1328) des Yuan¹⁷⁷⁵. Il ne fait donc aucun doute que le monastère renfermait un riche mobilier, dont le gong aux dimensions exceptionnelles commandité en 1245 par Ch'oe Yi faisait probablement partie. Ce n'est d'ailleurs pas le seul objet précieux volé par les pirates au Hūngch'ōnsa. Yi Young a en effet démontré que la peinture du Koryō d'Avalokitésvara aux saules (*Kōrai yōryū Kannon zu* 高麗楊柳觀音図) conservée au sanctuaire Kagami (鏡神社) de Karatsu (唐津市, préfecture de Saga 佐賀県) était à l'origine conservée dans le Hūngch'ōnsa et fut donc selon toute vraisemblance également dérobée en même temps que le gong du sanctuaire Takuzutama en 1357¹⁷⁷⁶. Toutefois, elle ne fut offerte au sanctuaire Kagami qu'en 1391, ce qui signifie qu'elle arriva au Japon plusieurs décennies auparavant. Bien que l'on ignore où elle fut conservée entre 1357 et 1391, elle constitue une première indication quant aux circulations de ces objets volés par les pirates à l'intérieur du Japon. Elle montre également que les inscriptions, qui commémorent généralement le don de ces objets à une institution religieuse, ne marquent pas nécessairement le moment de l'introduction de ces objets au Japon, celle-ci pouvant parfois être antérieure de plusieurs années, voire décennies.

Il existe fort heureusement pour l'historiographie une catégorie d'objets plus documentés : les cloches bouddhiques coréennes conservées au Japon, dont une soixantaine a été répertoriée à ce jour, parmi lesquelles quarante-huit furent importées

¹⁷⁷⁴ KRS : 39, 18b, 1357.9.26.

¹⁷⁷⁵ KRS : 34, 3a, 1311.9.14 ; Yi Young, 2013 : 248.

¹⁷⁷⁶ Sur ce point, cf. Yi Young, 2009 : 109-149.

avant 1910. Objets plus volumineux et onéreux, leur don à une institution religieuse japonaise était plus souvent commémoré par une inscription que les autres types d'objets. Certaines ont aujourd'hui disparu¹⁷⁷⁷, mais leurs inscriptions sont parfois consignées dans d'autres documents. Le tableau suivant répertorie l'ensemble des inscriptions datées connues à ce jour¹⁷⁷⁸ :

Tableau 4 : Cloches bouddhiques coréennes conservées au Japon

Lieu de conservation	Période de fabrication ¹⁷⁷⁹	Date de l'inscription japonaise
Sanctuaire Kamo de Mitsui 三井賀茂神社 (ville de Hikari 光市, préf. de Yamaguchi)	X ^e -XIII ^e siècles	1367
D'abord au temple Manju 万寿寺 du village de Toyonishi de Chōshūro 長州路豊西 (disparu), puis déplacé au temple de Tainei de Yumoto 湯本大寧寺 (ville de Nagato 長門市, préf. de Yamaguchi)	X ^e -XIII ^e siècles	1372
Temple Unju 雲樹寺 (ville de Yasugi 安来市, préf. de Shimane)	Grand Silla (668-935)	1374
Temple Shōraku du village de Kagami 鏡村勝楽寺 (ancien district de Higashi-Matsura 東松浦郡, prov. du Hizen) (disparue)	1026	1374
Monastère Hōon 報恩寺 de Kamakura (disparue)	inconnu	1375
Temple En'ō 延應寺 (ville d'Amagi 甘木市, préf. de Fukuoka)	X ^e -XIII ^e siècles	1377
Temple Kakuman 鶴満寺 (arrondissement de Kita 北区 à Ōsaka)	1030	1379
Temple Kōmyō 光明寺 (Kamochō 加茂町, ville d'Utsunomiya 雲南市, préf. de Shimane)	Grand Silla (668-935)	1379
Temple An'yō de Kodake 小竹安養寺 (arrondissement de Wakamatsu 若松区, ville de Kitakyūshū 北九州市, préf. de Fukuoka)	X ^e -XIII ^e siècles	1380

¹⁷⁷⁷ De nombreuses cloches des temples et monastères japonais ont été refondues pour leur bronze durant la Seconde Guerre Mondiale. Le temple Kokubunji (国分寺) de Tsushima, par exemple, fit don de trois cloches pour fabriquer des munitions en 1942. Cf. ITO Kōji, 2014b : 260.

¹⁷⁷⁸ Basé sur la liste de Tsuboi Ryōhei, 1974 : 27-28 ; également cité dans SEKI Shūichi, 2012 : 54-55. Nous avons complété cette liste en y ajoutant la cloche offerte au monastère En'ō 延應寺 (dans l'actuelle ville d'Amagi 甘木市, préfecture de Fukuoka) en 1377, qui n'apparaît pas dans les travaux de Tsuboi. Cf. site internet du Musée municipal de Fukuoka 福岡市博物館 : <http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/102/index.html> (consulté le 16/03/2019).

¹⁷⁷⁹ La période à laquelle elles ont été confectionnées est identifiée soit par une inscription comportant une date précise, soit par l'analyse stylistique.

Temple Goshō du village de Mukasa 穆佐村悟性寺 (ancienne prov. de Hyūga) (disparue)	XIII ^e -XIV ^e siècles	1381
Temple Dainichi 大日寺 de la ville d'Ichiki-Kushikino 市来串木野市 (ancienne prov. de Satsuma) (disparue)	inconnu	1394
Kannon.in de Hirado au Hizen 肥前平戸島觀音院 (disparue)	X ^e -XIII ^e siècles	1403
Temple Chōsen 長仙寺 (Terachō 寺町, arrondissement de Chūkyō 中京区 à Kyōto)	XIII ^e -XIV ^e siècles	1414
Temple Jōten 承天寺 (ville de Fukuoka, préf. de Fukuoka)	1065	1498
Monastère Shōfuku 聖福寺 (ville de Fukuoka, préf. de Fukuoka) – à l'origine conservée dans le temple Byōdōji 平等寺 de Uruchō 潤町 (ville d'Itoshima 糸島市, préfecture de Fukuoka ¹⁷⁸⁰)	X ^e -XIII ^e siècles	Avant 1502
Temple Eigen 永源寺 (dans le Kenninji 建仁寺 à Kyōto)	XIII ^e -XIV ^e siècles	1569
Temple Kuon 久遠寺 (Minobuchō 身延町, district de Minamikoma 南巨摩郡, préf. de Yamanashi)	X ^e -XIII ^e siècles	1660
Temple Shōyū 正祐寺 (arrondissement de Tennōji 天王寺区, Ōsaka)	1019	1874

Nous constatons ainsi que la majeure partie de ces cloches inscrites datent de l'époque du Koryō, mais certaines remontent au Grand Silla (668-935). Comme pour les autres objets signalés ci-dessus, les inscriptions japonaises ne correspondent pas nécessairement au moment de l'arrivée de ces cloches au Japon, mais commémorent leur don à un monastère ou sanctuaire. Il peut donc arriver qu'une cloche ait été importée au Japon plusieurs années, voire des décennies avant que l'établissement religieux n'en fasse l'acquisition. Cela est d'ailleurs le cas de la cloche du Shōyūji d'Ōsaka datée de 1874, dont l'inscription note qu'elle fut pendant longtemps conservée dans un monastère de la province de Hyūga, c'est-à-dire dans le sud de Kyūshū, avant d'être acquise par le Shōyūji. De même, la cloche du Shōfukuji de Fukuoka fut importée au Japon avant 1502, mais on ignore quand exactement¹⁷⁸¹. Selon Tsuboi, il est probable qu'il en aille de même pour la cloche du Kuonji de 1660¹⁷⁸², d'autant que l'on voit apparaître au Japon, à partir de la seconde moitié du XV^e siècle, des cloches fabriquées localement mais imitant

¹⁷⁸⁰ COMITE D'EDUCATION DE LA VILLE DE ITOSHIMA, 2012 : 140.

¹⁷⁸¹ COMITE D'EDUCATION DE LA VILLE DE ITOSHIMA, 2012 : 140.

¹⁷⁸² TSUBOI Ryōhei, 1974 : 28.

partiellement le style des cloches coréennes, ce qui suggère que la société japonaise continuait à accorder de la valeur à ces artefacts mais qu'il était devenu plus difficile de s'en procurer¹⁷⁸³.

Le constat est ainsi sans appel : l'absence d'inscriptions datant d'avant 1350, et leur forte concentration dans la seconde moitié du XIV^e siècle (onze sur dix-huit, soit 61%) et en particulier dans les années 1370 (38%, soit plus du tiers pour cette seule décennie), sont autant d'indications que ces cloches ne faisaient pas l'objet d'un commerce ordinaire entre le Koryō et le Japon avant 1350, et qu'une grande partie d'entre elles furent importées au Japon sur les navires pirates. Et s'il en est ainsi pour les cloches, il est probable qu'il en aille de même pour les autres artefacts bouddhiques coréens.

Cela ne signifie pas pour autant que tous les objets bouddhiques coréens présents au Japon avant 1910 furent volés par les flottes pirates. De fait, l'ouverture du commerce privé et des échanges diplomatiques entre le Japon et le Chosŏn au début du XV^e siècle coïncida avec la politique de répression du bouddhisme mise en œuvre à partir du règne de T'aejong (太宗 ; r. 1400-1418). En effet à partir de 1405-1406, le nombre de monastères dans le pays fut restreint, leurs terres et esclaves récupérés par l'État, et le système de « monastères de tombes royales » fut aboli¹⁷⁸⁴. Il semble qu'une partie de leur mobilier ait été utilisée à des fins diplomatiques avec les partenaires japonais, qui étaient très demandeurs d'artefacts bouddhiques, comme en attestent les demandes fréquentes pour obtenir un exemplaire de la *Grande Corbeille* (*Taejanggyōng* 大藏經). De 1388 à 1539, plus d'une cinquantaine de soutras coréens furent ainsi exportés vers le Japon, si l'on en croit les *Annales de règnes de la dynastie des Yi du Chosŏn*¹⁷⁸⁵. Il est ainsi hautement probable que le *Grand Sutra de la Sagesse Suprême* dont Sō Sadashige, alors seigneur de Tsushima, fit don au Saifukuji (西福寺) dans les années 1400 ou 1410 ait été acquis à travers ces échanges. Sadashige reçut par ailleurs à deux reprises un exemplaire de la *Grande Corbeille* de la part de la cour du Chosŏn, en 1413 et 1416¹⁷⁸⁶. Nous relevons également dans les sources coréennes neuf demandes de cloches par des émissaires

¹⁷⁸³ SEKI Shūichi, 2012 : 58.

¹⁷⁸⁴ Cette politique visait notamment à saper la puissance économique des temples et monastères bouddhiques. Pour une analyse détaillée de la politique de répression du bouddhisme durant le règne de T'aejong, cf. BRUNETON, Yannick, 2011.

¹⁷⁸⁵ MURAI Shōsuke, 1997 : 212-213 ; KOMATSU Katsusuke, 2014 : 252.

¹⁷⁸⁶ CWS : 1413.3.2 [2] ; 1416.8.20 [1].

japonais, la première datant de 1409 et la dernière de 1433¹⁷⁸⁷. Si l'on peut supposer que certaines furent fabriquées au début du Chosŏn pour répondre directement à la demande japonaise, les sources coréennes mentionnent qu'au moins une partie d'entre elles provenaient des monastères récemment désaffectés¹⁷⁸⁸. Il semble en revanche peu vraisemblable qu'elles fissent l'objet d'un commerce privé, puisque leur remise à des Japonais devait faire l'objet d'une autorisation de la cour¹⁷⁸⁹. Cela se comprend aisément en raison du manque de ressources minières de la péninsule, et en particulier du cuivre, qui à partir du xv^e siècle fut en grande partie importé du Japon¹⁷⁹⁰, et qui était auparavant importé de Chine¹⁷⁹¹. Cette matière première était si précieuse pour les autorités du Chosŏn qu'en 1415, la cour ordonna que l'on fonde les cloches des monastères désaffectés pour produire des canons¹⁷⁹². Lorsque trois mois plus tard, la cour mit à contribution les administrations pour approvisionner l'arsenal, les magistrats locaux saisirent à cet effet les statues des monastères abandonnés, à tel point que des moines déposèrent une requête auprès de la cour, et cette dernière ordonna finalement que les statues saisies fussent transférées au Bureau des affaires bouddhiques¹⁷⁹³. L'export de tels objets en bronze était donc une question sensible pour les autorités du Chosŏn, tant en raison de leur valeur économique que religieuse, aussi n'était-il probablement accordé que dans le cadre d'échanges diplomatiques, peu d'entre elles étant écoulées sur les marchés privés. Il est par conséquent probable que la majeure partie des cloches importées au Japon au xv^e siècle le fut par ces voies officielles plutôt qu'à travers le commerce privé, et qu'une grande partie des autres objets liturgiques coréens conservés au Japon arriva par ces mêmes voies. Dans la mesure où la période d'introduction de la plupart de ces artefacts au Japon est inconnue, il est impossible d'affirmer, à quelques exceptions près, que tel ou tel objet fut bien volé par les pirates au xiv^e siècle et non pas reçu dans le cadre d'échanges diplomatiques au xv^e siècle. Toutefois, si l'on considère que les cloches inscrites constituent un échantillon représentatif de l'ensemble des objets liturgiques coréens

¹⁷⁸⁷ SEKI Shūichi, 2012 : 56.

¹⁷⁸⁸ Ainsi, lors de débats à la cour en 1414 quant à la réponse à apporter aux nombreuses requêtes des Japonais, T'aejong répondit à ses ministres qu'« il est possible de prendre les cloches des monastères désaffectés et de les remettre [aux envoyés japonais] » (鍾則可求諸廢寺以與之). Cf. CWS : 1414.7.11 [2].

¹⁷⁸⁹ CWS : 1414.7.11 [2] ; 1414.8.7 [3].

¹⁷⁹⁰ Cf. *infra*, p. 631.

¹⁷⁹¹ Le chercheur Im T'aegyŏng postule que la monnaie chinoise fut importée au Koryŏ dans le but de fabriquer des objets liturgiques bouddhiques, tels que des cloches (cf. IM T'aegyŏng, 2014).

¹⁷⁹² CWS : 1415.3.15 [3].

¹⁷⁹³ CWS : 1415.6.20 [1] ; BRUNETON, Yannick, 2011 : 98.

conservés au Japon, la probabilité qu'un objet donné ait été importé par les pirates plutôt que par les voies diplomatiques paraît élevée, la majorité des inscriptions étant antérieure à l'ouverture des échanges diplomatiques.

Comment les objets ramenés sur les navires pirates étaient-ils écoulés dans le reste du pays ? Tout d'abord, intéressons-nous à la répartition de ces objets au Japon, à commencer par les cloches, qui seules ont fait l'objet d'enquêtes détaillées. Selon le recensement de Tsuboi, c'est à Kyūshū que l'on dénombre le plus grand nombre de ces cloches (17 en tout), principalement concentrées dans le Nord (3 à Tsushima, 5 dans le Chikuzen, 3 dans le Hizen, et 1 dans le Buzen), suivi de près par l'ouest de Honshū (16 cloches en tout), principalement concentrées le long des côtes de la mer Intérieure et de la mer du Japon. Les autres se trouvent à Shikoku (3 en tout), dans le Kinai (1) dans l'Est et le Nord de Honshū (10 en tout), et une aux Ryūkyū¹⁷⁹⁴. Quoiqu'il n'existe à ce jour aucune enquête exhaustive concernant les autres objets liturgiques (gongs, statues, etc.), il ne fait aucun doute que le contraste entre Kyūshū et le reste du pays est encore plus prononcé que pour les cloches. La seule île de Tsushima compte en effet plus d'une centaine de statues du Silla et du Koryō¹⁷⁹⁵, bien loin devant les autres régions du Japon. Les autres statues sont principalement concentrées dans le Nord de Kyūshū et, dans une bien moindre mesure, dans l'Ouest de Honshū, principalement sur la côte de la mer du Japon¹⁷⁹⁶.

¹⁷⁹⁴ Tsuboi Ryōhei, 1974 : 27.

¹⁷⁹⁵ Igata Susumu, 2014 : 236.

¹⁷⁹⁶ Selon Murai Shōsuke (Murai Shōsuke, 2014 : 72-73), on compterait 4 statues bouddhiques coréennes pour la préfecture de Yamaguchi, 3 pour Fukuoka, 2 pour Saga, 1 pour Kumamoto, 1 pour Shimane, 1 pour Fukui, 2 à Iki et 2 dans la zone de Matura. Il est toutefois clair que ces chiffres sont loin d'être exhaustifs, puisque nous avons nous-même dénombré 8 statues pour Fukuoka : en sus de celle de Munakata 宗像 citée par Murai, six autres sont mentionnées dans MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU, 2014 : 71-75, et une autre est conservée dans le sanctuaire de Shikanoshima (cf. site officiel du Musée municipal de Fukuoka, URL : <http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/358/index02.html>, consulté le 18/05/2020), 3 à Iki (sur la base du patrimoine culturel répertorié sur le site officiel de la préfecture de Nagasaki URL : <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/511>, <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/519>, <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/520>), consulté le 05/05/2020), 3 à Matura (URL : <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/355>, <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/295>, <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/376>, consulté le 05/05/2020) et 2 pour Kumamoto en sus de celui que Murai mentionne (il s'agit des deux statues conservées dans la ville de Yatsushiro 八代市, listées dans le répertoire de l'exposition *Mihotoke no Katachi – Kumamoto ken nanbu no butsuzō* みほとけの貌 – 熊本県南部の仏像 [Le visage du Bouddha – Les statues bouddhiques du Sud de la préfecture de Kumamoto] tenue en automne 2009 au Musée municipal de Yatsushiro 八代市立博物館未来の森ミュージアム, disponible sur le site officiel du musée. URL :

Une telle concentration à Tsushima et dans le Nord de Kyūshū tend ainsi à suggérer que ces objets ne faisaient pas l'objet d'un commerce systématique, mais plutôt qu'ils étaient conservés dans les centres religieux proches des bases des pirates. Le gong du sanctuaire Takuzutama, volé en 1357 dans le Hūngch'ōnsa avant d'être présenté en offrande au sanctuaire au retour de la flotte, suggère en effet que les pirates faisaient parfois directement don de ces objets dans des temples ou sanctuaires à leur retour de campagne. La présence de statues, gongs ou autres objets liturgiques coréens dans la majeure partie des villages de la côte de Tsushima serait ainsi le résultat de telles pratiques. Sans doute ces artéfacts servaient-ils d'ex-voto, les pirates espérant, par le don de ces objets aux divinités locales, s'attirer leur patronage. Notons que dans le cas du gong du Takuzutama, il fut offert dans le but d'effacer les répercussions jugées néfastes d'un acte perpétré par le donateur et ses associés sur leur karma¹⁷⁹⁷. Si l'on ne peut affirmer que l'acte en question désigne les pillages au Koryō, l'inscription le laisse supposer. Nombre de ces statues devinrent par la suite le principal objet de vénération (*honzon* 本尊) de ces temples et sanctuaires et font encore aujourd'hui partie du paysage religieux de Tsushima¹⁷⁹⁸.

Cela ne signifie pas pour autant qu'il n'existât pas un commerce d'objets liturgiques au Japon. En effet, leur diffusion ne s'arrête pas aux côtes du Nord de Kyūshū, puisqu'on en retrouve également le long des côtes de la mer du Japon, de la mer intérieure, et du reste de Kyūshū, dans des lieux qui n'ont *a priori* pas de rapport direct avec la piraterie. Or, on sait qu'au moins deux d'entre eux furent vendus à des établissements religieux dans la seconde moitié du XIV^e siècle, démontrant l'existence d'un commerce des objets liturgiques pillés au Koryō en arrière-plan de la piraterie.

Tout d'abord, l'inscription de la cloche du Hōonji de Kamakura, consignée dans le *Kūgeshū* (空華集 [Recueil de Kūge]¹⁷⁹⁹) rapporte que le supérieur du monastère acheta à

<http://www.city.yatsushiro.kumamoto.jp/museum/event/2009/pdf/2009alist.pdf> , consulté le 05/05/2020). Une autre statue qui n'est pas recensée dans les statistiques de Murai est conservée à Nagasaki (URL : <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/66> , consulté le 05/05/2020), et une autre aux Gotō (URL : <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/438> , consulté le 08/05/2020). Par ailleurs, Murai ne recense que seize statues à Tsushima, alors que comme nous l'avons mentionné, l'île en compte plus d'une centaine.

¹⁷⁹⁷ Cf. *supra*, p. 401.

¹⁷⁹⁸ IGATA Susumu, 2014 : 236-237.

¹⁷⁹⁹ Recueil de poèmes de style chinois (*kanshi* 漢詩) du moine Gidō Shūshin (義堂周信 ; 1325-1388), en 20 rouleaux. Kūge était son nom d'auteur.

un marchand une cloche du Koryō pour dix mille pièces de monnaie en 1375¹⁸⁰⁰, soit durant le pic de l'activité pirate en Corée. Il s'agit là d'un document particulièrement précieux, parce qu'il permet à la fois d'établir l'existence d'un commerce des objets liturgiques du Koryō dans le reste du Japon, mais fournit également une indication quant au prix auquel se négociait une cloche coréenne : 10 000 sapèques. Nous ignorons si le marchand en question était lui-même un pirate ou bien s'il avait acquis la cloche auprès de ces derniers, mais il est clair que la revente d'une seule cloche pouvait générer d'importants profits, même en y soustrayant les frais liés à son transport vers le lieu de vente (l'affrètement des navires, les provisions et la rémunération de l'équipage, les divers péages, les intermédiaires éventuels, etc.), surtout si à la même époque un sac de riz (100 kg) se négociait à environ 600 sapèques, comme le suggèrent les manuscrits des Uchiyama cités plus haut.

L'autre document qui permet d'établir l'existence de ce commerce est l'inscription qui figurait sur la cloche aujourd'hui perdue du Dainichiji d'Ichiki-Kushikino, dans l'ancienne province de Satsuma. Cette inscription a par chance été reproduite dans le *Dainippon shiryō* (大日本資料) au début du xx^e siècle¹⁸⁰¹, nous permettant d'en connaître la teneur. Or, elle explique les circonstances de l'arrivée de la cloche à Satsuma en 1394 comme suit¹⁸⁰² :

大日本国薩摩州市来院内山寺有銅鐘、初高麗商人載船至、於時沙門定範、沙弥道金并了円合戮買之、而以捨入本寺. (...)

« Dans le temple du mont Innai d'Ichiki dans la province de Satsuma au Japon se trouve une cloche. Au début, un marchand de Corée la chargea sur un navire et arriva (en ce lieu). À ce moment, Shamon Teihan, Shami Dōkin ainsi que Ryōen joignirent leurs forces pour l'acheter et l'installèrent dans ce temple (...). »

Ce document confirme ainsi que les cloches du Koryō faisaient bien l'objet d'un commerce à travers le Japon. Alors que le cas rapporté dans le *Kūgeshū* en 1374 montre

¹⁸⁰⁰ *Kūgeshū* 空華集 : 20, « Inscriptions » 銘. Cf. *Dainippon shiryō*, vol. 6, n°45 : 31.

¹⁸⁰¹ Nous nous basons pour notre part sur la citation et l'analyse de Tsuboi Ryōhei, 1974 : 263-264.

¹⁸⁰² Cité par Tsuboi Ryōhei, 1974 : 263.

que certaines de ces cloches étaient revendues vers les grands centres économiques et politiques du pays à travers la mer Intérieure, cette inscription montre que ces réseaux commerciaux s'étendaient également vers le Sud de Kyūshū, et de là, on peut supputer, vers les Ryūkyū¹⁸⁰³. Le montant auquel fut négocié cette cloche n'est pas mentionné, mais il est clair qu'il s'agissait d'un objet onéreux, puisque trois personnes durent mettre en commun leurs ressources pour l'acquérir.

Le point le plus remarquable de cette inscription est la mention d'un « marchand de Corée ». Existait-il réellement des marchands coréens qui s'adonnaient au négoce de tels objets au Japon¹⁸⁰⁴ ? Si ce document semble *a priori* le suggérer, il faut cependant noter que l'on trouve dans les sources de Tsushima au début du xv^e siècle le terme de « navires de Corée » (*Kōrai fune* 高麗船), qui se rapportait non pas à des navires coréens, mais à des navires de marchands japonais qui se rendaient en Corée pour leur négoce¹⁸⁰⁵. Le terme de « marchand de Corée » qui apparaît ici ne fait donc pas nécessairement référence à un marchand originaire de Corée, mais à un marchand qui se rendait en — ou revenait de — Corée. Doit-on alors comprendre que le marchand en question avait acheté la cloche en Corée et qu'il la revendait au Japon ? En d'autres termes, existait-il un commerce licite de ces objets dès 1394 ? L'inscription ne permet pas de trancher la question, mais ce que l'on sait du contexte général nous invite plutôt à penser qu'il s'agit d'un objet volé. En effet, ce document est postérieur d'une année au moment où les seigneurs du Sud de Kyūshū (les Shimazu et les Ijūin) développèrent leurs premiers échanges diplomatiques avec le Chosŏn¹⁸⁰⁶, et comme nous l'avons expliqué plus haut, l'export de cloches vers le Japon requérait l'assentiment de la cour, aussi peut-on douter qu'elles fissent l'objet d'un commerce privé. En revanche, il est avéré qu'une flotte pirate comptant au moins dix-neuf navires (dont neuf furent capturés par la marine coréenne) attaqua en 1394 la province du Sōhae (actuel Hwanghae du Sud), le Ch'ungch'ōng et le Chōlla, ainsi que le Liaodong¹⁸⁰⁷. Si l'on ne peut affirmer que la cloche fut ramenée par cette flotte, le terme de « marchand » employé pour décrire son vendeur doit plutôt être interprété comme le reflet des activités de ce dernier à l'intérieur du Japon davantage que sur les côtes coréennes. On peut d'ailleurs s'interroger, quoique nous n'ayons à ce stade

¹⁸⁰³ Cf. *infra*, « III.3.A.4 Les réseaux pirates du Sud ».

¹⁸⁰⁴ C'est en tout cas l'avis de Murai Shōsuke. Cf. MURAI Shōsuke, 2014 : 76.

¹⁸⁰⁵ Cf. *infra*, p. 740.

¹⁸⁰⁶ Cf. *infra*, p. 678.

¹⁸⁰⁷ Cf. *infra*, p. 552.

pas de réponse définitive à apporter, s'il eût de toute façon été de bon aloi de commémorer le don d'une telle cloche à un temple en signalant à la postérité que celle-ci fut initialement acquise par la violence dans un autre monastère bouddhique. Il est ainsi possible que le terme de « marchand de Corée » soit en réalité un euphémisme pour « pirate ». Le fait qu'aucune inscription répertoriée sur les cloches ou autres objets liturgiques ramenés par les pirates ne mentionne cette source d'approvisionnement semble en tout cas aller en ce sens. Par ailleurs, l'expression de « marchand de Corée » signale que le vendeur allait et venait avec les côtes coréennes, cette inscription laisse entrevoir le fait que les pirates écoulaient eux-mêmes une partie du fruit de leurs rapines à travers le Japon, sans passer systématiquement par des intermédiaires tels que les marchands de Hakata.

Quoi qu'il en soit, il est clair qu'il existait bien à l'intérieur du Japon un commerce d'objets liturgiques coréens alimenté par la piraterie. Notons que la répartition des cloches à l'intérieur du Japon est plus large que celle des statues bouddhiques et autres objets liturgiques, qui eux sont particulièrement concentrés à Tsushima et dans le Nord de Kyūshū. Cela est en partie le résultat de circulations plus tardives à l'intérieur du Japon, certaines cloches ayant été saisies lors de guerres entre seigneurs féodaux¹⁸⁰⁸, mais les inscriptions notées plus haut témoignent de leur large diffusion dès le XIV^e siècle. Peut-être les cloches étaient-elles plus volontiers revendues par les pirates en raison de leur valeur marchande élevée, tandis que les statues et autres objets de plus petite taille étaient plus volontiers offerts aux institutions religieuses locales.

II.2.C.2 Une piraterie profitable

Il est ainsi clair qu'au moins une partie du butin des flottes pirates était écoulée sur les marchés japonais, et alimentait des réseaux commerciaux qui s'étendaient jusqu'à Kamakura. Une grande partie de ces marchandises étant échangée contre de la monnaie, il est délicat de déduire à quoi furent affectées les sommes ainsi engrangées par les pirates,

¹⁸⁰⁸ On sait par exemple que la cloche qui était conservée au Byōdōji (平等寺) de Uru (潤 ; à Itoshima 糸島市) fut saisie par les troupes du seigneur Ōuchi en 1533 et ramenée à Honshū. Cette cloche fut ensuite rendue quelques années plus tard (COMITE D'EDUCATION DE LA VILLE DE ITOSHIMA, 2012 : 140), mais il est probable que bien d'autres cloches furent déplacées dans le Japon lors des guerres civiles des XV^e et XVI^e siècles, de sorte que leur emplacement actuel ne reflète pas les circulations intra-japonaises à l'époque considérées dans cette étude.

les sources ne nous renseignant guère sur le sujet. Une partie servait évidemment à subvenir aux besoins ordinaires, à entretenir les navires et leurs équipages, et à organiser de nouvelles expéditions sur le continent, comme le suggère la reconnaissance de dette de « Kentō, fils de l'abbé de Kune Inaka » qui en 1385 s'engageait à restituer plus de trois mille pièces de monnaie en échange des vivres avancés par les Uchiyama¹⁸⁰⁹. Doit-on pour autant en conclure que les profits générés par l'activité pirate ne permettaient rien de plus que la simple subsistance des pirates et de leurs familles ?

Un type de vestiges permet d'en douter. On constate en effet qu'entre la seconde moitié du XIV^e siècle et la première moitié du XV^e siècle, les habitants de Kyūshū se mirent subitement à importer en nombre des stoupas en pierre fabriqués dans la région du Kansai. Alors que l'on en recense aujourd'hui quatre datant de la période de Kamakura¹⁸¹⁰, leur nombre atteint 450 pour la période des cours du Sud et du Nord et le début de Muromachi¹⁸¹¹, une augmentation aussi soudaine que vertigineuse. Toutefois, la répartition de ces stoupas à l'intérieur de Kyūshū est très inégale, principalement limitée aux îles du nord-ouest, avec des concentrations particulièrement élevées à Tsushima, Hirado et aux Gotō (Figure 44). Leur datation est autant étayée par l'analyse stylistique¹⁸¹² et leur environnement archéologique que grâce aux inscriptions lapidaires que portent certaines d'entre elles. Cinq de ces épigraphes sont à ce jour connues : trois aux Gotō — deux portant la date de 1367¹⁸¹³ et une de 1369 —, et deux à Tsushima — une de 1374 et l'autre de l'« an 3[?]»¹⁸¹⁴ de l'ère Ōei » (応永 ; 1394-1428), soit la période 1423-1427¹⁸¹⁵. Ces stoupas furent ainsi principalement érigés entre la seconde moitié du XIV^e siècle et la première moitié du XV^e siècle dans les îles du nord-ouest de Kyūshū, c'est-à-dire dans les zones directement impliquées dans la piraterie sur le continent et durant la période où celle-ci connut son apogée, autant de concordances qui laissent supposer qu'il ne s'agit pas d'une simple coïncidence.

¹⁸⁰⁹ Cf. *supra*, p. 373.

¹⁸¹⁰ On en dénombre en effet deux à Hirado et deux au Daijiji (大慈寺) de Kumamoto.

¹⁸¹¹ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 121 ; ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 217.

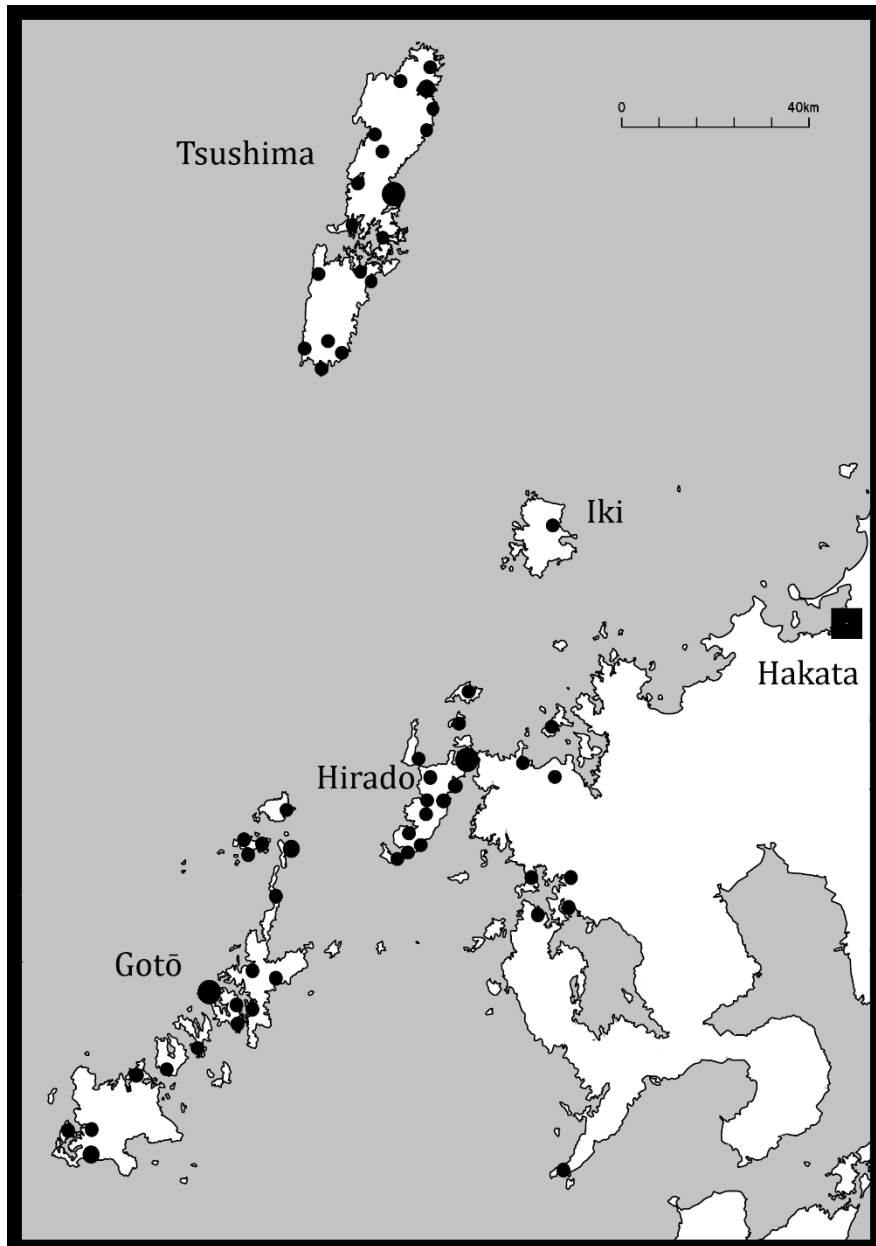
¹⁸¹² COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 112-113.

¹⁸¹³ Dans le rapport de fouilles des tombes médiévales de Hinoshima (COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 106), il est rapporté que le stoupa de type *hōkyōintō* de Shimayamajima (島山島) à Tamanoura 玉之浦 (île de Fukue) est daté de 1357 (an 12 de l'ère Shōhei 正平), mais cette date est corrigée en 1367 (an 22 de l'ère Shōhei) dans ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 215.

¹⁸¹⁴ Le dernier caractère est illisible.

¹⁸¹⁵ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 215.

Figure 44 : Répartition des stoupas du Kansai dans le nord-ouest de Kyūshū
(d'après Ōishi Kazuhisa, 2014)



Ces stoupas sont de deux types. On trouve d'abord des *hōkyōintō* (宝篋印塔 ; « stoupa du soutra dharani »), les plus imposants et finement décorés, et des *gorintō* (五輪塔 ; « stoupas à cinq anneaux »), de taille plus modeste et au style plus épuré. Ces derniers sont les plus nombreux, représentant 67% de l'ensemble¹⁸¹⁶. L'analyse stylistique ainsi que des matériaux employés démontre qu'ils furent sculptés dans la

¹⁸¹⁶ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 211.

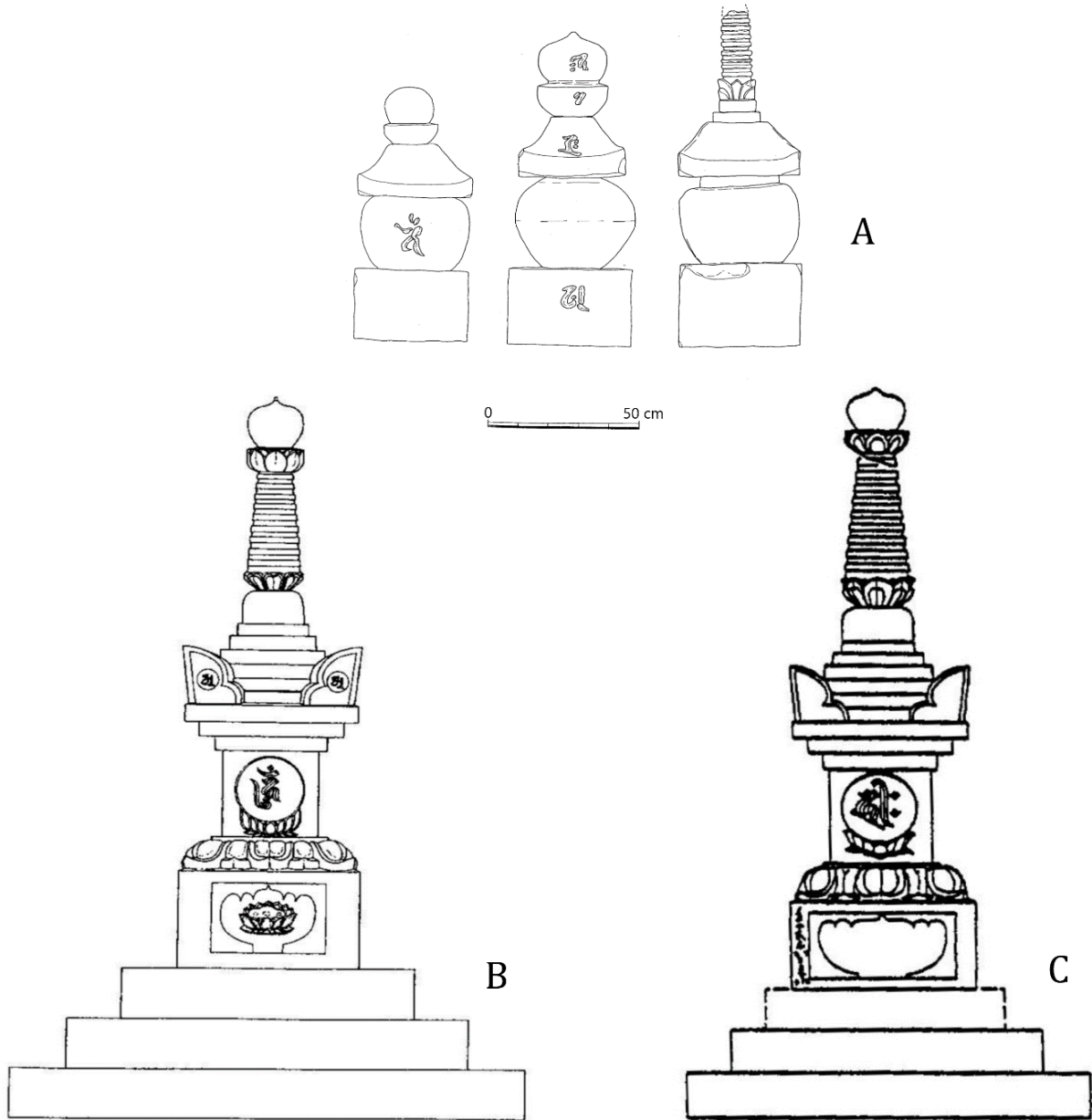
région du Kansai¹⁸¹⁷, centre économique, culturel, politique et démographique de l'archipel. Deux types de roche furent employés pour sculpter ces stoupas, un granite de haute qualité extrait des carrières de Mikage (御影 ; préfecture de Hyōgo 兵庫県), et un tuf andésitique provenant des carrières de Hibiki (日引) à Takahamachō (高浜町 ; préfecture de Fukui 福井県), sur la côte de la mer du Japon, d'où son appellation courante de « pierre de Hibiki » (*Hibiki ishi* 日引石). 82% des stoupas du Kansai dénombrés dans les îles du nord-ouest de Kyūshū ont été confectionnés avec ce second matériau, de loin le plus répandu mais aussi probablement le moins onéreux en raison de sa qualité inférieure¹⁸¹⁸. Le granite de Mikage, que l'on suppose avoir été importé dans les îles à travers la mer Intérieure, était principalement réservé à la confection de grands *hōkyōintō*¹⁸¹⁹, tandis que la pierre de Hibiki était plutôt réservée à la confection de *gorintō* ou de *hōkyōintō* de taille plus modeste.

¹⁸¹⁷ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 112.

¹⁸¹⁸ La pierre de Hibiki résiste moins bien aux aléas du temps, et a tendance à s'effriter, comme en témoigne le fait que la plupart des stoupas fabriqués avec ce matériau encore en existence dans la préfecture de Nagasaki sont en partie éclatés ou érodés. ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 206-211.

¹⁸¹⁹ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 203-204

Figure 45 : Stoupas du Kansai : (A) exemples de stoupa de type gorintō de Hinoshima aux Gotō (source : COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996) ; (B) stoupa de type hōkyōintō de Hinoshima (1367) ; (C) stoupa de type hōkyōintō de Naiin (1374) à Tsushima (source : Ōishi Kazuhisa, 2014).



Le schéma de circulation des stoupas en pierre de Hibiki, produits dans les abords de la baie de Wakasa, sur la mer du Japon, est particulièrement révélateur des circuits économiques liés à la piraterie. En effet, la totalité de ces stoupas aujourd’hui recensés au Japon se trouvent sur des sites bordant la mer du Japon ou la mer de Chine orientale, et en particulier dans les zones portuaires qui constituaient les principales étapes du

cabotage le long de ces côtes¹⁸²⁰. Quelques-unes ont aussi été identifiées à Tosaminato (十三湊 ; préfecture d'Aomori 青森県), montrant qu'elles furent également exportées vers le nord de Honshū¹⁸²¹. Elles furent ainsi clairement diffusées dans le pays grâce au cabotage le long des côtes de la mer du Japon et non par voie terrestre, bien que la baie de Wakasa fût proche du lac Biwa, qui permettait de relier la mer du Japon à Kyōto. Toutefois, aucun des quelques sites connus le long de la côte nord de Honshū n'en possède des concentrations aussi importantes que dans les îles du nord-est de Kyūshū, qui font ainsi figure d'exception tant en raison de ces concentrations élevées que du fait de leur large diffusion, qui ne se cantonne pas seulement aux ports servant de relais au cabotage, mais s'étend à l'ensemble des zones côtières. Cela suggère donc que ces îles furent le principal débouché pour ces stoupas. Comme le fait remarquer Ōishi Kazuhisa, les stoupas en pierre de Hibiki furent presque exclusivement produits durant les second XIV^e et premier XV^e siècle, c'est-à-dire à l'époque même où ils furent aussi exportés en grandes quantités vers Kyūshū, et l'on en trouve à l'inverse très peu autour de leur lieu de production. Il semble donc qu'elles furent précisément produites pour répondre à la demande soudaine des populations des îles du Nord-ouest de Kyūshū. La zone de Hibiki possédait une abondance de matériaux grâce aux carrières locales et était de surcroît proche des centres de production du Kansai, ce qui lui permettait de profiter des artisans locaux qualifiés, deux conditions idéales qui ont vraisemblablement rendu possible l'essor d'une production commerciale principalement à destination des populations insulaires du nord-ouest de Kyūshū. La relative uniformité dans le style et les dimensions (plutôt modestes) de ces stoupas vient d'ailleurs étayer l'idée qu'il s'agit bien d'une production commerciale davantage que de pièces réalisées sur commande¹⁸²².

Aucune source textuelle n'explique l'engouement soudain des populations insulaires du nord-ouest de Kyūshū pour ces stoupas. Ils étaient souvent associés à des pratiques funéraires, généralement pour marquer l'emplacement d'une tombe. C'est par exemple le cas des stoupas de Hinoshima (日ノ島) aux Gotō, comme en témoignent le mobilier (céramiques locales mais aussi importées, principalement de Chine¹⁸²³) et les

¹⁸²⁰ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 207-213.

¹⁸²¹ Des céladons coréens datant de la fin du Koryō ou début du Chosŏn ont également été excavés à Tosaminato (FURIYA Tetsuo, 2000 : 71), signalant que le port était intégré dans les réseaux marchands des îles du Nord-ouest de Kyūshū.

¹⁸²² ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 211.

¹⁸²³ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996: 28-29.

restes humains excavés à la base de ces stoupas¹⁸²⁴. On ne peut cependant pas complètement affirmer qu'ils furent tous érigés en tant que sépultures. Les quinze stoupas du mont Yasumandake (安満岳) à Hirado, par exemple, ont été placés au sommet d'une élévation culminant à 534 m et sont concentrés sur une surface anormalement réduite, aussi suppose-t-on qu'ils furent plutôt érigés en tant qu'offrandes votives (*kuyōtō* 供養塔)¹⁸²⁵. Sans surprise, ces stoupas étaient généralement situés autour des monastères. On en trouve par exemple d'importantes concentrations autour du Daikōji (大興寺), Ryūzōji (龍蔵寺) ou du Entsūji (圓通寺) à Tsushima, autour des vestiges du Zekōji (是興寺) à Hirado, etc. Toutefois, il arrivait aussi qu'ils soient érigés dans des espaces dédiés qui n'étaient rattachés à aucune institution religieuse particulière. Tel est par exemple le cas de l'îlot de Hinoshima aux Gotō, qui possède une des plus importantes concentrations de ces stoupas mais n'est associé à aucun sanctuaire ou monastère. Compte tenu de l'exceptionnelle concentration de ces stoupas sur le site (45 sur Hinoshima même, 68 en comptant ceux des îles alentours), il est probable que l'îlot servait de cimetière pour les populations locales¹⁸²⁶. Signalons également le site Tsukatōzaki (塚塔崎) de Kofunakoshi (小船越) à Tsushima, où l'on dénombre 34 tombes datant du xv^e siècle, dont plusieurs sont marquées par des stoupas en pierre de Hibiki. Certaines de ces tombes contenaient du mobilier funéraire, dont des céramiques chinoises et coréennes ainsi que des coquillages, suggérant que les personnes inhumées en ce lieu étaient des gens de mer qui se livraient soit au commerce, soit à la piraterie, soit aux deux¹⁸²⁷.

On n'observe pour ainsi dire aucune production locale contemporaine à l'importation de ces stoupas du Kansai sur les sites concernés¹⁸²⁸. Dans certains cas, les stoupas du Kansai remplacèrent ceux qui auparavant étaient fabriqués localement, comme à Hinoshima, où la coutume d'ériger des stoupas de pierre fabriqués localement existait déjà depuis le milieu de l'époque Kamakura, mais fut supplantée par la pratique d'ériger des stoupas importés du Kansai à partir du milieu du xiv^e siècle. Dans d'autres cas, la pratique d'ériger des stoupas de pierre était entièrement nouvelle, comme à Tsushima, où elle était inexistante avant l'introduction de ces stoupas du Kansai dans la

¹⁸²⁴ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996: 14-16.

¹⁸²⁵ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996: 102.

¹⁸²⁶ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996: 30.

¹⁸²⁷ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996: 30.

¹⁸²⁸ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 211-213.

seconde moitié du XIV^e siècle¹⁸²⁹. Enfin, sur certains sites, et en particulier à Hirado, ces stoupas vinrent remplacer ceux qui étaient importés de Chine (appelées *Satsumatō* 薩摩塔 au Japon) jusque dans la première moitié du XIV^e siècle¹⁸³⁰. Cela suggère donc que les îles du nord-ouest de Kyūshū furent traversées par un même phénomène culturel et économique, que l'on n'observe nulle part ailleurs au Japon.

Les sites où furent érigés ces stoupas du Kansai étaient bien souvent associés aux pouvoirs locaux. Ainsi le monastère Entōji de Saka à Tsushima, qui rassemble 17 *hōkyōintō* en pierre de Hibiki¹⁸³¹, était comme nous l'avons expliqué le monastère familial des Sō entre 1408 et 1468. Le Zekōji de Hirado aurait été fondé par le seigneur de Hirado Minamoto no Sadamu (平戸源定 ; ?-?) dans la seconde moitié du XIV^e siècle¹⁸³². Les stoupas du monastère Konpuku (金福寺) de Kishiku (岐宿), au nord de l'île de Fukue aux Gotō marquent la sépulture d'Uku Satoru (宇久覚 ; ?-1388), patriarche du clan Uku de Matura, et principal potentat des Gotō¹⁸³³. Durant le conflit des cours du Sud et du Nord, Satoru étendit son emprise vers le sud des Gotō, et déplaça ainsi en 1381 sa résidence principale de l'île d'Uku pour s'installer à Kishiku où il mourut en 1388¹⁸³⁴. Ainsi ces stoupas furent importés du Kansai vers 1388 pour servir de sépulture à Satoru. De même, plusieurs stoupas du Kansai ont été retrouvés dans la zone de Shiroio (白魚) au sud de l'île de Nakadōri aux Gotō, marquant probablement la tombe du clan Shiroio, une branche cadette des Aokata¹⁸³⁵. Ces stoupas étaient ainsi des symboles de statut, principalement utilisés pour marquer les tombes de personnages influents. Cela s'explique aisément, car bien que les stoupas en pierre de Hibiki fussent moins onéreux que ceux en granite de Mikage, il n'en restait pas moins qu'importer de tels objets pondéreux du Kansai à Kyūshū devait représenter un coût important et n'était pas à la portée de n'importe qui. Ils constituaient donc avant tout des objets de prestige permettant aux pouvoirs locaux d'afficher leur puissance et leur prospérité¹⁸³⁶. Toutefois, leur large diffusion dans de nombreuses rades et villages côtiers suggère que la prospérité des îles ne s'étendait pas seulement aux grandes maisons guerrières mais touchait aussi les élites locales dans de

¹⁸²⁹ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 205.

¹⁸³⁰ Cf. *infra*, p. 421.

¹⁸³¹ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 214.

¹⁸³² ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 214.

¹⁸³³ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 129-130.

¹⁸³⁴ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 129-130.

¹⁸³⁵ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 8.

¹⁸³⁶ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 214-215.

nombreux villages de la côte. La diffusion des stoupas du Kansai reflète ainsi tant la prospérité soudaine de ces îles à divers niveaux de la société que l'extension des réseaux maritimes et de la sphère d'activité de leurs résidents à l'intérieur du Japon.

Or, Ōishi Kazuhisa, auteur des principaux travaux sur ces stoupas du Kansai, remarque par ailleurs de fortes correspondances entre les lieux où ils furent érigés et ceux où sont conservés des artefacts bouddhiques coréens¹⁸³⁷, suggérant un lien direct avec l'activité pirate. Nous avons déjà évoqué plus haut le cas des Daikōji et Fukusenji de Kune Hama et Kune Inaka à Tsushima, qui possèdent à la fois d'importantes concentrations de stoupas du Kansai (treize pour le seul Daikōji), mais aussi cinq statues bouddhiques coréennes, datant des époques du Grand Silla et du Koryō¹⁸³⁸. Nous avons également déjà eu l'occasion de citer à plusieurs reprises le cas du Entsūji, qui concentre un grand nombre de stoupas du Kansai et d'objets liturgiques coréens et qui profitait également du butin des flottes pirates au xv^e siècle¹⁸³⁹. Le monastère Gorakuji (極楽寺) de Wakamatsu (若松) aux Gotō, à environ 5 km du site de Hinoshima, possède une statue bouddhique en bronze datant de l'époque du Grand Silla, ainsi qu'un stoupa en pierre de Hibiki¹⁸⁴⁰. D'autres sites où sont concentrés ces stoupas sont clairement associés à l'activité pirate. Ainsi du Ryūzōji de Tsushima, dans le village d'Ozaki, qui était la base des clans Sōda (早田) et Nakao (中尾), chefs pirates notoires, et dont il était le temple familial¹⁸⁴¹. Les stoupas retrouvés autour marquent donc potentiellement les sépultures de ces clans influents. De même, les environs de la rade de Tsutsu, où se trouve le sanctuaire de Takuzutama, évoqué plus haut au sujet du gong du Hūngch'ōnsa dérobé par les pirates en 1357¹⁸⁴², comptent également plusieurs stoupas du Kansai, notamment autour du monastère local Kongōin (金剛院)¹⁸⁴³. En d'autres termes, il est plus que probable que les lieux qui importaient ces stoupas du Kansai étaient aussi ceux qui profitaient de la prospérité économique générée par la piraterie sur le continent. Notons que la correspondance entre la diffusion des stoupas du Kansai en pierre de Hibiki et les objets liturgiques coréens au Japon est loin d'être parfaite, les seconds étant largement plus répandus dans l'archipel.

¹⁸³⁷ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 103-106.

¹⁸³⁸ Cf. *supra*, p. 377.

¹⁸³⁹ Cf. *supra*, p. 386.

¹⁸⁴⁰ Cf. Site officiel de la préfecture de Nagasaki. URL :

<http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/438> (consultée le 27/04/2020).

¹⁸⁴¹ ITO Kōji, 2014 : 47-50.

¹⁸⁴² Cf. *supra*, p. 398.

¹⁸⁴³ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 204.

Cela n'est cependant pas surprenant, puisque comme nous l'avons vu, une partie de ces objets était revendue dans le reste du pays, et servait donc probablement à acquérir, entre autres articles, ces stoupas. Il convient cependant de tempérer cette association entre piraterie et stoupas du Kansai en faisant remarquer que la période d'importation de ces stoupas étant à cheval sur le second ^{xiv}e et le premier ^{xv}e siècle, il est probable que nombre de ceux qui furent acquis au ^{xv}e siècle le furent grâce aux revenus du commerce légal avec la Corée — commerce souvent alimenté par les razzias sur le littoral chinois¹⁸⁴⁴ —, mais le fait que la plupart des stoupas portant une épigraphe soient datés du second ^{xiv}e siècle démontre clairement que nombre d'entre eux furent importés bien avant l'ouverture des relations commerciales avec le Chosŏn, et qu'ils furent donc d'abord acquis grâce aux profits de l'activité pirate.

L'existence de ces stoupas suggère donc que la piraterie a non seulement permis à ces populations insulaires de dégager des profits suffisants pour subvenir à leurs besoins essentiels, mais en plus de prospérer au point de pouvoir importer en masse depuis le centre du Japon des objets de prestige symbolisant la puissance économique de leur possesseur. On peut donc en déduire que l'activité pirate, tout aussi risquée qu'elle fût, s'avéra hautement lucrative pour ceux qui s'y adonnaient. Il est impossible de dire, faute de sources écrites, si ces mêmes pirates se livraient directement au commerce des stoupas ou bien s'il existait des négociants ou intermédiaires spécialisés dans ce type d'articles. Toutefois, la présence d'un gong du Koryŏ dans le monastère Chionji (智恩寺) de Miyatsu (宮津市 ; à quelques kilomètres à l'ouest de Hibiki)¹⁸⁴⁵, dans la baie de Wakasa, suggère l'existence d'échanges directs entre ces deux lieux. Cela semble d'autant plus probable que l'on ne trouve pas ce type de stoupas du Kansai dans les environs de Hakata¹⁸⁴⁶, signalant que ces échanges ne se déroulaient pas via l'intermédiaire des marchands du port.

Pour finir, notons que le schéma de circulation des stoupas du Kansai nous renseigne sur un autre aspect des circuits économiques liés à la piraterie. En effet, s'ils

¹⁸⁴⁴ Cf. *infra*, « III.3.B.1 Les nouveaux débouchés de l'économie pirate ».

¹⁸⁴⁵ Le gong porte une inscription mentionnant qu'il a été confectionné pour le monastère Yaksasa du mont Suyang à Haeju (海州首陽山藥師寺) en 1322. Une photographie du gong est disponible sur le site internet du Chionji. URL : <http://www.monjudo-chionji.jp/46.html> (consulté le 20/04/2020).

¹⁸⁴⁶ Quelques stoupas imitant le style du Kansai (dont une portant la date de 1347) ont été identifiés à Shikanoshima (志賀島), à l'entrée de la baie de Hakata, autour du sanctuaire de Munakata (宗像) et autour du Kanzeonji (觀世音寺) du Dazaifu, mais elles semblent plutôt avoir été confectionnées par des artisans du pourtour de la mer Intérieure imitant le style du Kansai. Cf. COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 112 ; 122.

étaient principalement importés dans les îles du Nord-ouest de Kyūshū le long de la côte nord de Honshū, on en trouve également quelques-uns sur la côte ouest de Kyūshū, notamment sur l'île d'Amakusa (天草) et autour du port de Bōnotsu, dans la province de Satsuma, au sud de Kyūshū¹⁸⁴⁷. Sept stoupas en pierre de Hibiki ont en effet été identifiés autour des vestiges du monastère Ichijōin (一乗院) de Bōnotsu¹⁸⁴⁸. Étant donné que ces stoupas circulaient directement entre la baie de Wakasa et les îles du nord-ouest de Kyūshū, sans passer par les grands ports tels que Hakata, la présence de ces stoupas à Amakusa ou Bōnotsu est un excellent indicateur de l'existence d'échanges directs entre les populations de ces lieux et celles des îles pirates. En effet, il est plus que probable qu'avant d'être exportés vers la façade ouest de Kyūshū, ils passèrent d'abord par ces îles. Cela fait ainsi écho à la mention du « marchand du Koryō » qui vendit une cloche du Koryō à Satsuma en 1394. Or, Amakusa et le Sud de Kyūshū étaient situés sur la route reliant le Japon au Fujian via les Ryūkyū, et comme nous l'avons expliqué plus haut, les flottes pirates qui commencèrent à ravager les côtes chinoises à partir de 1369 empruntaient régulièrement la route des Ryūkyū. Nous reviendrons un peu plus bas sur le possible rôle des pirates d'Amakusa dans la piraterie sur le continent¹⁸⁴⁹, mais la participation des populations du Sud de Kyūshū dans la piraterie japonaise est clairement renseignée dans les sources¹⁸⁵⁰. La présence de stoupas du Kansai dans ces lieux renforce ainsi l'idée que ces stoupas étaient intimement liés aux réseaux maritimes des populations responsables de la piraterie. Enfin, elle nous offre une perspective sur l'association entre les communautés marchandes sino-japonaises et la piraterie. En effet, plusieurs sites comptent à la fois des *Satsumatō* (薩摩塔), un type de stoupas importés de Chine entre le XIII^e et première moitié du XIV^e siècle¹⁸⁵¹, ainsi que des stoupas du Kansai, datant eux du second XIV^e ou premier XV^e siècle. Ces stoupas chinois étaient associés aux lieux où

¹⁸⁴⁷ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 209.

¹⁸⁴⁸ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 122.

¹⁸⁴⁹ Cf. *infra*, « II.2.D.3 Kaneyoshi et les forces de la cour du Sud ».

¹⁸⁵⁰ Cf. *supra*, « II.2.B.2 Le littoral de Kyūshū ».

¹⁸⁵¹ IGATA Susumu, 2012 : 86-89. Leur nom provient du fait qu'ils furent pour la première fois identifiés par les archéologues japonais grâce aux exemplaires conservés dans le port de Bōnotsu, à Satsuma. Si l'on en dénombre aujourd'hui 9 exemplaires dans l'ancienne province de Satsuma (HASHIGUCHI Akira, 2014 : 12-14), on sait désormais que les plus grandes concentrations se situent dans le Nord de Kyūshū et qu'ils proviennent en réalité de Chine (IGATA Susumu, 2012 : 24-30 ; IGATA Susumu, 2012 : 146-150 ; HASHIGUCHI Akira, 2014 : 12-14). Ces stoupas finement sculptés servaient d'objets de culte ou d'ornements dans les sites religieux fréquentés par les communautés de marchands chinois au Japon, et ne se diffusèrent jamais au reste du pays (IGATA Susumu, 2012 : 132-135), de sorte qu'ils constituent d'excellents indicateurs de la présence de communautés marchandes chinoises en certains lieux pour lesquels la documentation est lacunaire.

résidaient les communautés marchandes sino-japonaises, principalement la côte nord et la pointe sud de Kyūshū, avec une concentration particulièrement élevée à Hirado¹⁸⁵². Le mont Yasumandake par exemple compte deux *Satsumatō*¹⁸⁵³, mais aussi quinze stoupas du Kansai datant du second XIV^e ou premier XV^e siècle. Les environs de Tachiyama (館山), où se trouvent les vestiges du Zekōji, possèdent également un *Satsumatō*¹⁸⁵⁴ et plusieurs dizaines de stoupas du Kansai. En outre, le nom de *Satsumatō* vient précisément du fait que ces stoupas chinoises furent pour la première fois identifiées à Bōnotsu¹⁸⁵⁵, où comme nous l'avons vu des stoupas du Kansai sont également présents. Autrement dit, on observe à travers ces vestiges une forme de continuité entre certains ports où étaient basées les communautés marchandes sino-japonaises jusque dans la première moitié du XIV^e siècle, et les bases de la piraterie sur le continent à partir du milieu du XIV^e siècle, faisant écho à ce que nous avons déjà évoqué au sujet de l'utilisation de jonques dans les flottes pirates durant les années 1370-1380¹⁸⁵⁶.

Bien que les sources écrites rapportent que les principaux objectifs des pirates étaient de se procurer des céréales et des esclaves, les vestiges archéologiques et les artefacts conservés dans les temples et sanctuaires japonais témoignent du fait que la piraterie brassait également toutes sortes de biens, tels que les céramiques ou les objets liturgiques bouddhiques. Il est probable que bien d'autres produits fussent également ramenés par les pirates, tels que les étoffes, également transportées sur les navires à impôts du Koryō¹⁸⁵⁷, et peut-être aussi d'autres produits, tels que le sel, qui circulait également sur les navires naviguant le long des côtes coréennes et chinoises, mais ces autres types de cargaisons n'ont laissé aucune trace dans les couches archéologiques et l'on ne peut tout au plus qu'en supposer l'existence. Une fois ces biens ramenés au Japon, ils étaient soit consommés ou conservés sur place, dans les îles et rades qui constituaient

¹⁸⁵² IGATA Susumu, 2012 : 55.

¹⁸⁵³ IGATA Susumu, 2012 : 148.

¹⁸⁵⁴ IGATA Susumu, 2012 : 148.

¹⁸⁵⁵ IGATA Susumu, 2012 : 25-26.

¹⁸⁵⁶ Cf. *supra*, p. 309.

¹⁸⁵⁷ Lorsqu'en 1263, un groupe de pirates japonais s'empara d'un navire à impôts du Kyōngsang, ils emportèrent, en sus de 120 *sōk* de céréales, 43 *p'il* (rouleaux) de tissu de soie (*chup'o* 紬布) (KRS : 25, 31a, 1263.4.5). On ne possède pas de mention claire à ce sujet pour la seconde moitié du XIV^e siècle, mais il est fort probable que les pirates aient également fait main basse sur des textiles coréens (tissu de chanvre, tissu de ramie, soieries, etc.) lorsqu'ils pillaient les convois de taxes, et il est également possible qu'ils fissent main basse sur des étoffes de coton en Chine (cf. *infra*, p. 684).

les bases des pirates, soit écoulés sur les marchés japonais, tels qu'à Hakata ou à travers les réseaux marchands de la mer intérieure, de la mer du Japon et de la côte sud-ouest de Kyūshū. La revente des cargaisons ramenées par les pirates s'avéra lucrative, dépassant le stade de la simple subsistance, comme en témoigne l'importation massive des stoupas du Kansai dans les bases des pirates, objets de prestige marquant les tombes des personnages influents ou les lieux sacrés. S'il ne fait aucun doute que la piraterie fut en certaines occasions motivée par la famine, elle donna de façon générale lieu à des flux économiques profitant largement aux sociétés d'où elle émanait, et ces dernières connurent durant la seconde moitié du XIV^e siècle un accroissement marqué de leur activité commerciale. Cet essor de l'économie marchande des îles pirates est d'ailleurs à mettre en regard de l'économie japonaise dans son ensemble, qui semble avoir connu durant la seconde moitié du XIV^e siècle et première moitié du XV^e siècle un ralentissement prononcé de son activité commerciale. Cette dépression est souvent attribuée aux effets dévastateurs des conflits armés, mais certains historiens ont remarqué que les grandes évolutions de l'activité marchande au Japon suivent de très près durant tout le Moyen âge les fluctuations des importations et de la circulation de la monnaie chinoise à l'intérieur du Japon¹⁸⁵⁸. En d'autres termes, il est probable que le ralentissement des échanges avec la Chine à partir de l'établissement des Ming¹⁸⁵⁹ ait provoqué une pénurie monétaire au Japon, et donc un ralentissement de l'économie marchande dans le pays. Cela se comprend d'autant mieux que l'essor du négoce durant l'époque de Kamakura avait été largement stimulé par l'introduction massive de cette monnaie¹⁸⁶⁰. Les bases de la piraterie ne furent de toute évidence pas concernées par cette conjoncture générale, et étendirent leurs réseaux commerciaux grâce aux cargaisons qu'ils ramenaient du continent, certains produits tels que les cloches se monnayant à bon prix en dépit de la pénurie monétaire. Ainsi, le contraste entre le dynamisme économique des îles pirates et le ralentissement de l'économie du reste du Japon atteste de l'importante manne que représentait l'activité pirate dans l'ouest du Japon.

¹⁸⁵⁸ ŌTA Yukio, 2010 : 171-175. À Hakata, on constate une chute de plus de 50% de l'utilisation de la monnaie chinoise entre la période 1250-1350 et la période 1350-1450 (KOBATAKE Hiromi, 2008 : 151).

¹⁸⁵⁹ Cf. *infra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

¹⁸⁶⁰ Cf. *supra*, p. 175.

II.2.D. Les pouvoirs féodaux et la piraterie

Comme toute activité économique, la piraterie générait des revenus qui ne laissaient pas les pouvoirs politiques indifférents. Pour le *bakufu*, qui désirait apparaître comme un partenaire diplomatique fiable aux yeux des Ming et du Koryō¹⁸⁶¹ et qui de surcroît ne tirait pas de profit substantiel des razzias sur le continent, l'activité pirate devait être réprimée. Mais pour les pouvoirs enracinés dans les sociétés traversées par des circuits économiques alimentés par la piraterie, une telle répression n'entraînait pas toujours en résonance avec leurs intérêts. La piraterie était de fait conditionnée par ses rapports aux pouvoirs féodaux, que ceux-ci cherchent à y mettre un terme, ou qu'ils en fussent complices, voire organisateurs. Il est donc essentiel, pour comprendre le fonctionnement de la piraterie et de sa place dans la société japonaise, de porter un éclairage concernant l'attitude des divers seigneurs féodaux vis-à-vis de la piraterie, tant à Tsushima qu'à Kyūshū, en passant par la région de Matura, dans la mesure de ce que les sources nous permettent de savoir.

II.2.D.1 Les seigneurs du Maturatō

Commençons donc par nous intéresser à la région de Matura, au Nord-ouest de Kyūshū, qui constituait l'une des principales bases de la piraterie japonaise. La situation politique de cette partie du Japon est particulièrement complexe, même dans le contexte du Japon médiéval. La région de Matura était régie par une multitude de petites maisons guerrières, que leurs contemporains désignaient parfois sous l'appellation de « Maturatō » (松浦党 ; « bande de Matura »), souvent divisé en deux zones, l'une dénommée Kami-Matura (上松浦 ; « Haut Matura »), qui s'étendait de la frontière entre le Hizen et le Chikuzen à l'est jusqu'à la baie d'Imari (伊万里湾) à l'ouest, et l'autre Shimo-Matura (下松浦 ; « Bas Matura »). La plupart de ces maisons guerrières étaient issues du clan Matura (松浦氏), dont l'origine remonterait à un certain Minamoto no Hisashi (源久 ; ?-?), qui au XI^e siècle s'établit sur le domaine de Matura au Hizen (肥前國松浦莊),

¹⁸⁶¹ Cf. *infra*, « II.3.C.1 Les entreprises diplomatiques du Koryō au Japon ».

dont il prit le nom. L'historicité de ce personnage n'est pas complètement démontrée¹⁸⁶², mais ce qui est certain, c'est que les membres du clan partagèrent très tôt l'idée d'une descendance commune remontant à cet ancêtre. Minamoto no Hisashi aurait ensuite partagé son domaine entre ses fils, qui en firent de même par la suite, formant ainsi les différentes maisons du clan, dont la présence s'étendit à toute la province du Hizen, principalement le long du littoral au nord-ouest de Kyūshū, jusqu'au nord des Gotō et l'île d'Iki¹⁸⁶³. La puissance de ces maisons guerrières reposait avant tout sur la mer et la possession d'une flotte de guerre. Le *Heike monogatari* (平家物語 ; *Dit du Heike*) signale que lors de la bataille décisive de Dannoura (壇ノ浦) entre les forces des Minamoto et des Taira en 1185, la « bande de Matsura » combattit sous la bannière des Taira, mettant à leur service une flotte de plus de trois cents navires, ce que confirme le *Azuma Kagami* (吾妻鑑 ; *Miroir de l'Est*)¹⁸⁶⁴. Les petits guerriers de Matsura étaient donc reconnus pour leurs compétences nautiques et parfois mobilisés comme marine de guerre par les autorités.

La complexité politique de la zone tient au fait qu'au fil des générations et au gré des legs, successions, achats et récompenses, les seigneurs du Matsuratō en venaient souvent à posséder des domaines très éclatés, constitué d'un domaine principal dont ils prenaient généralement le nom, et de domaines secondaires plus ou moins nombreux et répartis à travers le Hizen. Par ailleurs, ces possessions n'incluaient pas seulement des terres, mais aussi bien souvent des groupes d'esclaves marins, appelés *kaifu*¹⁸⁶⁵ (海夫). Ces *kaifu* avaient le statut de servants (*genin* 下人), faisaient partie des legs lors des successions seigneuriales, et pouvaient parfois faire l'objet de contrats de vente¹⁸⁶⁶. Selon Amino

¹⁸⁶² L'une des particularités des membres de ce clan est qu'ils portaient tous le patronyme Minamoto, suivi d'un nom personnel composé d'un seul sinogramme. Chaque maison adoptait ensuite le toponyme de leur domaine principal comme nom de famille (Uku 宇久, Imari 伊万里, Shisa 志佐, etc.). Or, on relève dans les sources la présence de Minamoto dont le prénom est composé d'un seul caractère avant l'arrivée supposée de Hisashi au Hizen, suggérant que les ancêtres du clan y étaient déjà implantés. L'exemple le plus ancien est celui d'un certain Minamoto no Tomo, ancien Adjoint au protecteur du Hizen (*zen-Hizen no suke* Minamoto no Tomo 前肥前介源知) qui en 1019 participa à la défense des côtes contre les pirates jurchens. Cf. Fujiwara no Sanesuke 藤原実資 (957-1046), *Shōyōki* 小右記 (Journal de Fujiwara no Sanesuke ; rédigé entre 978 et 1032), an 3 de l'ère Kannin 寛仁 (1019), 6^e mois, 29^e jour.

¹⁸⁶³ SENO Seiichirō, 2010 : 20-21.

¹⁸⁶⁴ SENO Seiichirō, 2010 : 24.

¹⁸⁶⁵ Le mot *kaifu* (« marin ») apparaît à la toute fin du x^e siècle (*Gonki* 『権記』 (*Journal du Gondainagon*), an 1 de l'ère Chōhō 長保 (999), 10^e mois, 26^e jour), mais c'est véritablement à partir du xiii^e siècle qu'il prend le sens de « marin-servant ».

¹⁸⁶⁶ Par exemple, en 1388, le seigneur de Aokata (青方 sur l'île de Nakadōri 中通島 aux Gotō) accepte un jeune *kaifu* de quinze ans, nommé Inuō (犬王) pour éponger une dette de mille cinq cents pièces *mon*. Le jeune *kaifu* devient dès lors possession héréditaire des seigneurs Aokata (*Aokata monjo*, vol. 2, n°351).

Yoshihiko¹⁸⁶⁷, les *kaifu* étaient souvent organisés en petits groupes comptant deux, voire trois navires, auxquels ils étaient eux-mêmes rattachés, et sur lesquels ils passaient la majeure partie de leur vie¹⁸⁶⁸, mais il arrivait également qu'ils soient organisés en « bande » (*tō* 黨) regroupant dix navires¹⁸⁶⁹. Il n'était pas rare que ces *tō* de *kaifu* soient basés ailleurs que sur les terres des maisons seigneuriales auxquelles ils appartenaient. Ainsi les seigneurs de la maison Imari¹⁸⁷⁰ avaient sous leurs ordres plusieurs de ces *tō*, qui étaient du reste identifiés par des toponymes souvent éloignés du fief des Imari, allant jusqu'à la région de Hirado et des Gotō. Sont ainsi mentionnées dans les archives de la maison Imari au XIII^e siècle le « *tō* de Ōhirado des Gotō » (*Gotō no Ōhiradotō* 五嶋の大平戸黨)¹⁸⁷¹, le « *tō* de Imatomi des Gotō » (*Gotō no Imatomitō* 五嶋の今富黨)¹⁸⁷², ou le « *tō* de Kora de ce domaine » (*honshō no koratō* 本庄の小浦黨)¹⁸⁷³. L'éloignement entre les seigneurs et leurs groupes de *kaifu* rendait leur contrôle difficile, si bien qu'en dépit de leur statut d'esclaves, certains devaient simplement s'acquitter de taxes (*kuji* 公事). Il n'y avait donc en substance pas de différence notable avec les gens du commun (*hyakushō* 百姓), si ce n'est qu'ils faisaient l'objet de transactions. Concrètement, la vente ou la cession de ces *kaifu* et de leurs navires revenait probablement à céder le droit de perception des revenus fiscaux de leurs activités. Cela en dit évidemment long sur les modalités de contrôle imposées par les potentats locaux à ces populations gyrovagues, qui ne pouvaient être contrôlées de la même façon que l'étaient les populations sédentaires

¹⁸⁶⁷ AMINO Yoshihiko, 1992 : 18-25.

¹⁸⁶⁸ On trouve dans certains textes l'expression « navires de *kaifu* » (*kaifusen* 海夫船) qui faisaient l'objet de legs ou de cessions en même temps que leur équipage (voir par exemple *Kaitō Maturatō Ariura monjo*, n°133, manuscrit daté de 1382). Nombre de ces groupes restreints de *kaifu* reposaient sur une organisation familiale, comme le suggère par exemple la mention des « trois navires du clan du chef Genzō » (*Genzō betō ga ichirui sansō* けんさうへたうかいちるいさんそう) (*Kamakura ibun*, vol. 9, n°6727) ou celles du « clan du *kaifu* de Ishida Sukejirō » (*Ishida kaifu Sukejirō ichirui* 石田海夫助次郎一類) contenues dans les archives de la maison Ariura (有浦氏) à la date de 1342 (*Kaitō Maturatō Ariura monjo*, n°51 ; n°57).

¹⁸⁶⁹ Les manuscrits de la maison Ariura comportent un document daté de 1254 dans lequel il est question du « groupe du *kaifu* Genroku de dix navires » 海夫源六一黨十艘 (*Kaitō Maturatō Ariura monjo*, n°2).

¹⁸⁷⁰ *Kamakura ibun*, vol. 9, n°6727.

¹⁸⁷¹ Ōhirado (littéralement « la Grande Hirado ») désigne probablement l'île de Hirado. Il semble que celle-ci était incluse dans la désignation des Gotō, ce qui s'explique aisément par le fait que les seigneurs de Hirado (les Mine) avaient la suzeraineté sur une vaste portion des Gotō.

¹⁸⁷² La localisation exacte de ces toponymes est inconnue, mais on comprend qu'il s'agit également de la zone de Hirado. Ōhirado (littéralement « la Grande Hirado ») désigne probablement l'île de Hirado même. Il semble ainsi que celle-ci était incluse dans la désignation des Gotō, ce qui s'explique aisément par le fait que les seigneurs de Hirado (les Mine) avaient au XIII^e siècle la suzeraineté sur une vaste portion des Gotō. Par ailleurs, le même document parle des *kaifu* de Aosaki (粟崎) à Tabira (田平), qui se trouve sur la côte de Kyūshū, juste en face de Hirado. Il ne s'agit donc vraisemblablement pas de groupes basés à Hirado même, mais plutôt dans le port de Tabira, juste à l'est de cette dernière.

¹⁸⁷³ Il pourrait s'agir de Kora (小浦), à Sasachō (佐々町), préfecture de Nagasaki (長崎県).

attachées à un domaine terrien¹⁸⁷⁴. Les *kaifu* se livraient généralement à la pêche et devaient verser un impôt en nature¹⁸⁷⁵, mais Amino suggère aussi que ces *kaifu* pouvaient être également employés dans un contexte militaire¹⁸⁷⁶. Ils permettent en tout cas de comprendre un tant soit peu l'organisation sociale des populations maritimes de cette partie du Japon, tout en illustrant l'enchevêtrement des juridictions et possessions des diverses maisons seigneuriales.

Les relations entre ces maisons étaient assez paradoxales. D'un côté, le sentiment d'appartenance à un même clan avait amené ces familles à avoir un fonctionnement assez égalitaire, aucune famille ne revendiquant la patriarchie du clan, bien que certaines étaient clairement plus influentes que d'autres. Elles fonctionnaient ainsi sous forme de ligue (*ikki* 一揆), les patriarches de chaque grande famille se regroupant pour régler les affaires communes¹⁸⁷⁷. Pour autant, les rapports entre ces maisons étaient loin d'être toujours cordiaux. Les litiges et rivalités étaient en effet fréquents, notamment en matière de successions et de propriété de terres ou d'esclaves. Les manuscrits de la maison d'Aokata (青方氏), basés sur l'île de Nakadōri (中通島) aux Gotō relatent par exemple les conflits presque incessants les opposant aux Mine de Hirado depuis le XIII^e siècle¹⁸⁷⁸, mais aussi que les Uku et les Mine de Hirado se détestaient¹⁸⁷⁹, une inimitié qui se poursuivit encore au XV^e siècle, les Uku finissant par éliminer les seigneurs de Hirado en 1434¹⁸⁸⁰. La longue lutte entre les maisons Ariura (有浦氏) et Sashi (佐志氏) du Kami-Matsuratō au XIV^e siècle est également bien documentée¹⁸⁸¹. Le conflit des deux cours ne fit qu'aggraver la situation, chaque maison se déclarant pour l'un ou l'autre camp en fonction d'intérêts

¹⁸⁷⁴ AMINO Yoshihiko, 1992 : 21.

¹⁸⁷⁵ Selon le manuscrit de la maison Ariura daté de 1254, le groupe de *kaifu* de Genroku devait s'acquitter deux fois l'an de taxes se composant, entre autres produits, cinq ballots (*ren* 連) d'ormeaux séchés en été et autant en automne par navire, soit un total de cent ballots d'ormeaux par an, en sus desquels s'ajoutaient des produits de saison tels que des poissons séchés et des algues (*Kaitō Matsuratō Ariura monjo*, n°2).

¹⁸⁷⁶ Amino se base principalement sur la mention dans la première moitié du XIII^e siècle de *kaifu* rattachés au bureau de police (*kebiisho* 檢非違所) du sanctuaire Nishinomiya (西宮) dans la région de Matura. Étant donné que ce bureau avait la charge du maintien de l'ordre sur les domaines du sanctuaire, on peut supposer que ces *kaifu* pouvaient jouer un rôle militaire lorsque le besoin se présentait (AMINO Yoshihiko, 1992 : 22).

¹⁸⁷⁷ MURAI Shōsuke, 1976 : 26-27 ; SENO Seiichirō, 2010 : 60-62.

¹⁸⁷⁸ Le litige entre les deux seigneurs concernait la suzeraineté de l'île de Nakadōri (alors appelée Urabe 浦部島). Les Mine de Hirado considéraient que l'île faisait partie de leur domaine d'Ojika (小値賀), tandis que les Aokata, qui étaient établis sur l'île, clamaient leur indépendance. Celle-ci ne sera reconnue qu'à partir des années 1330, avec l'établissement du *bakufu* de Muromachi. Pour une explication détaillée, voir par exemple SENO Seiichirō, 2010 : 51-58.

¹⁸⁷⁹ *Aokata monjo*, vol. 1, n°114.

¹⁸⁸⁰ La tête du clan Hirado fut alors reprise par la branche cadette des Tabira (田平氏), qui avaient déjà pris l'ascendant sur les Mine, si l'on en croit les sources coréennes. SENO Seiichirō, 2010 : 162-163.

¹⁸⁸¹ MURAI Shōsuke, 1976 : 27-29.

propres¹⁸⁸². Imagawa Ryōshun avait d'ailleurs pleinement conscience de ce problème, et tenta de solidifier les allégeances des maisons du Matsuwatō en leur faisant signer un « contrat de ligue » (*ikki keidakujō* 一揆契諾状)¹⁸⁸³. À notre connaissance, quatre de ces contrats furent signés entre 1373 et 1392¹⁸⁸⁴, celui de 1384 comptant quelques 46 signataires (contre une trentaine pour les autres), dont les Hirado (平戸氏), les Tabira (田平氏), les Ōshima (大島氏), les Shisa (志佐氏), les Uku (宇久氏), les Yamashiro (山代氏) ou encore les Imari (伊万里氏)¹⁸⁸⁵. Il s'agissait d'un document fixant les grands principes communs auxquels devaient adhérer les maisons du clan, faute de quoi les autres maisons étaient en droit de prendre les armes contre le contrevenant. Cela permettait ainsi à ces maisons de régler leurs différends elles, sans avoir à faire appel au jugement d'une autorité supérieure. Cette dernière y trouvait également son compte, puisque la première des clauses de ces contrats concernait justement l'allégeance du Matsuwatō au *bakufu*, les signataires reconnaissant ce faisant l'autorité de Ryōshun à Kyūshū. Les contrats de ligues étaient ainsi un moyen pour Ryōshun de s'assurer du soutien de l'ensemble des maisons du Matsuwatō, et pour ces dernières de conserver un fonctionnement relativement indépendant de l'autorité shogunale¹⁸⁸⁶.

Outre cette première clause, le reste des contrats se composait d'une série de règlements ayant trait aux zones de pêches, aux pâturages et cultures, au renvoi d'esclaves fuyant les terres de l'un des seigneurs (au sein desquels les *kaifu* figuraient probablement en bonne place¹⁸⁸⁷), au règlement des litiges au sujet des successions (qui devaient faire l'objet de délibérations au sein de la ligue), au traitement à réserver à la piraterie et au brigandage sur les terres de l'un des seigneurs de la ligue, etc. Cette dernière clause en

¹⁸⁸² SENO Seiichirō, 2010 : 58-59.

¹⁸⁸³ SENO Seiichirō, 2010 : 59-60.

¹⁸⁸⁴ Le premier, daté de 1373, est conservé dans les manuscrits des Aokata (*Aokata monjo*, vol. 2, n°326). Celui de 1384 a été conservé dans deux fonds d'archives, ceux des Aokata (*Aokata monjo*, vol. 2, n°347 ; *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5814) et ceux des Yamashiro (山代氏) (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5813). Un autre a été signé en 1388 et un dernier en 1392, tous deux conservés dans les manuscrits des Aokata (*Aokata monjo*, vol. 2, n°352 ; n°357).

¹⁸⁸⁵ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5813.

¹⁸⁸⁶ KAWAZOE Shōji, 1983 : 27-29.

¹⁸⁸⁷ KAWAZOE Shōji, 1985 : 21.

particulier a fréquemment été évoquée dans le cadre de l'étude de la piraterie japonaise sur le continent¹⁸⁸⁸. Elle est formulée tel que suit dans le contrat de ligue de 1388¹⁸⁸⁹ :

夜討・強盜・山賊・海賊并諸財物田畠作毛以下盜人等事、實犯現形者、見合可討留、若以支證有差申族者、先召取、科者依白状可有其沙汰矣。

« Au sujet des attaques de nuit, des pillages, des brigands, des pirates, ainsi que des voleurs de biens ou de récoltes, si quelqu'un se rend coupable (de ces crimes), il faut l'éliminer comme il convient. Si un membre du clan accuse quelqu'un prouve à l'appui, (le coupable) doit être immédiatement arrêté et son châtement doit être administré selon (le contenu) de la lettre d'aveu. »

Certains historiens estiment que cette clause reflète la volonté de Ryōshun de faire interdire la piraterie au Koryō, avec qui il entretenait des relations diplomatiques¹⁸⁹⁰. Cependant, comme le fait remarquer Seno Seiichirō, l'époque où ces contrats de ligue furent signés (1373-1392) correspond au pic d'intensité de la piraterie japonaise sur le continent, principalement au Koryō. S'il en conclut que la clause ne fut pas respectée¹⁸⁹¹, il nous semble qu'il faille plutôt comprendre que la piraterie sur le continent n'était pas visée par cette interdiction, seules les exactions commises sur les domaines des seigneurs de la ligue étaient concernées. On ne peut donc *a priori* pas tracer de lien de causalité ou de corrélation entre la signature de ces contrats de ligues et l'activité pirate en Chine et en Corée, si ce n'est peut-être que la pacification des rapports entre seigneurs du Maturatō ait facilité le rassemblement de grandes flottes pirates.

Dès lors, que peut-on conclure sur la relation qu'entretenaient les seigneurs du Maturatō vis-à-vis de la piraterie sur le continent ? Au début du xv^e siècle, plusieurs de ces seigneurs — les Shisa, les Tabira, les Uku, les Yobuko, les Kamouchi, etc. — dépêchèrent des ambassades à la cour du Chosŏn et firent vœu d'interdire la piraterie en Corée, trouvant leur intérêt dans l'établissement de relations diplomatiques et

¹⁸⁸⁸ SATŌ Sin'ichi, 1974 : 496 ; KIM Pohan, 1999 : 74-76.

¹⁸⁸⁹ D'après le contrat de ligue de 1384 conservé dans les manuscrits des Yamashiro (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5813). On retrouve ce même passage dans la copie conservée par les Aokata (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5814).

¹⁸⁹⁰ Voir par exemple SATŌ Sin'ichi, 1974 : 496.

¹⁸⁹¹ SENŌ Seiichirō, 2010 : 147.

commerciales avec la péninsule¹⁸⁹². Cela eut pour effet de faire rapidement baisser les actes de piraterie sur les côtes coréennes, les flottes concentrant de plus en plus leurs attaques contre les côtes chinoises¹⁸⁹³. Mais avant l'ouverture de ces relations commerciales, il est certain que les seigneurs du Matsuratō étaient peu enclins à faire interdire la piraterie sur le continent, ce qui se comprend aisément compte tenu des revenus économiques qu'elle générerait. Comme nous l'avons expliqué plus tôt, nombre des stoupas du Kansai, marqueurs de la prospérité des îles où étaient basés les pirates, sont associées aux pouvoirs locaux. Ainsi la tombe de Uku Satoru, qui étendit dans la seconde moitié du XIV^e siècle son emprise sur l'ensemble des Gotō, est accompagnée de deux stoupas du Kansai¹⁸⁹⁴. Le Zekōji de Hirado et ses environs, où l'on en recense plus d'une quarantaine¹⁸⁹⁵, aurait été fondé par le seigneur de Hirado Minamoto no Sadamu, et donc étroitement associé à cette maison. Les abords de l'embouchure de la rivière Shisa (志佐川), où se situait le fief principal de la maison des Shisa¹⁸⁹⁶, compte plusieurs artéfacts bouddhiques coréens¹⁸⁹⁷, mais aussi des stoupas en pierre de Hibiki¹⁸⁹⁸. Les fouilles menées sur les vestiges du château de Tojō (観城) à Iki, qui appartenait également aux Shisa¹⁸⁹⁹, ont révélé de nombreuses céramiques d'import chinoises, coréennes et vietnamiennes (en nombre supérieur aux céramiques japonaises), datant pour une large part du XV^e siècle, et dans une moindre mesure du second XIV^e siècle¹⁹⁰⁰, suggérant que le site — et donc les Shisa et leurs représentants sur place — profitait des circulations matérielles induites par la piraterie. L'influence des Shisa s'étendait d'ailleurs jusqu'aux Gotō, puisqu'ils avaient reçu après les invasions mongoles la rade de Shukunoura (宿ノ浦

¹⁸⁹² Cf. *infra*, « III.2.C.2 Amadouer les pirates : diplomatie et apaisement ».

¹⁸⁹³ Cf. *infra*, « III.1.A. La désagrégation des grandes flottes ».

¹⁸⁹⁴ Cf. *supra*, p. 418.

¹⁸⁹⁵ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 87 ; 102.

¹⁸⁹⁶ Le temple familial (*bodaiji* 菩提寺) des Shisa, le Shushōji (寿昌寺), fondé en 1344, se situe également dans cette zone, à Shisachō (志佐町), ville de Matsura (松浦市).

¹⁸⁹⁷ À notre connaissance, l'artéfact bouddhique coréen le plus proche de l'embouchure de la rivière Shisa est la statue bouddhique du Koryō en bronze, à l'origine plaquée d'or, conservée au Jikōji (慈光寺), juste à l'est de Shisa (URL : <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/355>, consulté le 20/05/2020).

¹⁸⁹⁸ Un de ces stoupas a par exemple été identifié autour du temple Mamorushun (護舜寺) de Tsukinokawa (調川), juste à l'est de Shisa. COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 30.

¹⁸⁹⁹ Le château était occupé par les Mayumi (真弓氏), qui représentaient les Shisa à Iki (MURAI Shōsuke, 2013 : 180).

¹⁹⁰⁰ Cf. COMITE D'EDUCATION DE LA VILLE D'IKI, PREFECTURE DE NAGASAKI, 2006 : 20-24. Le rapport de fouilles classe la totalité des céramiques coréennes trouvées sur le site sous l'étiquette « céramiques de la dynastie des Yi », mais nous avons pu déterminer, sur la base des croquis et photographies fournies dans le rapport, que plusieurs d'entre elles remontent bien à la fin de l'époque du Koryō.

)¹⁹⁰¹, à proximité de l'îlot de Hinoshima qui possède plus d'une quarantaine de stoupas en pierre de Hibiki. Le petit port de Shukunoura compte d'ailleurs 14 stoupas en pierre de Hibiki, que l'on estime dater de la seconde moitié du XIV^e siècle¹⁹⁰², et se trouve à proximité de l'île de Hinoshima, qui comme nous l'avons expliqué présente l'une des plus importantes concentrations de stoupas du Kansai de tout le Japon. Shukunoura fit en 1383 l'objet d'un litige impliquant les Shisa au sujet de la succession d'un certain Kōami (こう阿彌 ; ?- 1383 ?), qui fut arbitré par plusieurs seigneurs des Gotō, dont Uku Satoru. Le litige portait tant sur la propriété de la rade elle-même que d'un navire baptisé Motomaro (もとまろ)¹⁹⁰³, un indice de l'activité maritime des populations locales durant la seconde moitié du XIV^e siècle¹⁹⁰⁴. Il est ainsi clair que les terres régies par ces maisons du Maturatō prospéraient grâce à la piraterie, et que cette prospérité rejaillissait sur les seigneurs. Comme l'écrit Pascal Arnaud au sujet de la piraterie dans l'Antiquité classique, « aucune lutte contre la piraterie ne peut être entièrement efficace sans le traitement du circuit économique qu'elle génère. L'une des conditions à cela est que la lutte soit une décision acceptable pour les dirigeants de l'État qui fait ce choix, et qu'ils ne soient pas eux-mêmes intéressés à ce processus économique »¹⁹⁰⁵, des mots qui semblent tout aussi pertinents dans le cas du Maturatō, *mutatis mutandis*. Si le degré d'implication de ces maisons guerrières dans la piraterie est inconnu, l'interdiction pure et simple de cette activité ne semblait en tout cas pas aller dans le sens de leurs intérêts économiques.

II.2.D.2 Les Shōni et leurs vassaux, les Sō de Tsushima

¹⁹⁰¹ Actuel village de Shukunouragō (宿ノ浦郷), au sud de l'île de Nakadōri.

¹⁹⁰² COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 87 ; 92 ; 133.

¹⁹⁰³ *Aokata monjo*, vol. 2, n°339, n°340. Malheureusement, nous ignorons tant la taille que la fonction du navire, mais nous supposons qu'il ne s'agissait pas d'une simple barque de pêche s'il fit ainsi l'objet d'un litige et d'un règlement collectif. Il pourrait s'agir d'un navire de *kaifu*, ou même d'un grand navire de transport. Le document date de 1383, c'est-à-dire à un moment charnière de l'évolution navale du Japon, marquant le début de la transition des pirogues à bordés des époques précédentes aux navires entièrement faits de planches. Cf. *infra*, « III.3.B.2 Les progrès de la construction navale japonaise ».

¹⁹⁰⁴ Les auteurs du rapport de fouilles du site de Hinoshima notent que Shukunoura était employé au XIV^e siècle comme point d'appui pour le commerce extérieur et comme base de la flotte militaire par les Shisa (COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 133), mais nous n'avons pas pu confirmer la source de cette information.

¹⁹⁰⁵ ARNAUD, Pascal, 2016 : 60.

Un constat similaire peut être également dressé au sujet de Tsushima, quoique sa situation politique diffère sensiblement de celle de la région de Mutsu, en ce sens qu'elle était beaucoup moins fragmentée, car l'île entière était considérée comme un seul domaine. Compte tenu de sa situation géographique, elle était non seulement la principale base pirate, mais se doublait de surcroît d'un relais presque incontournable pour toutes les flottes de l'arrière-pays qui désiraient avoir accès aux côtes coréennes.

Comme nous l'avons expliqué plus haut, Tsushima était sous le contrôle du clan des Sō (宗氏), eux-mêmes inféodés aux Shōni (少弐氏), puissante maison guerrière installée dans le nord de Kyūshū depuis l'arrivée de Mutō Sukeyori (武藤資頼 ; 1160-1228) à la fin du XII^e siècle. De fait, il est impossible de parler du pouvoir des Sō sans aborder au préalable celui de leurs suzerains. Dépêché par le nouveau shogun Minamoto no Yoritomo pour représenter l'autorité du *bakufu* dans le nord de Kyūshū, Mutō Sukeyori se vit confier la charge de protecteur militaire (*shugo* 守護) des provinces du Chikuzen, Buzen et Hizen, c'est-à-dire toutes les provinces du littoral nord de l'île. Il installa au Dazaifu le siège de son pouvoir, appelé l'office du Protecteur du Dazaifu (*Saifu shugo tokoro* 宰府守護所), et prit également le titre d'Adjoint mineur du Dazaifu (*Dazai shōni* 大宰少弐), que ses descendants adoptèrent comme patronyme. Quelques années plus tard (probablement durant les années 1220), Sukeyori récupéra également la charge de protecteur militaire de Tsushima¹⁹⁰⁶, bien qu'il n'ait pas attendu l'obtention de ce titre pour s'immiscer dans les affaires de l'île d'abord en tant que protecteur du Dazaifu¹⁹⁰⁷, puis en qualité d'intendant domanial (*jitō* 地頭) de l'île¹⁹⁰⁸. Les Shōni devinrent dès le début du XIII^e siècle l'une des quatre plus puissantes familles de Kyūshū, avec les Shimazu (島津氏) dans le Sud de l'île, les Ōtomo (大友氏) dans l'Est, et les Kikuchi (菊池氏), basés au Higo. Ils avaient même tendance à se considérer comme occupant un rang supérieur aux autres clans en raison de leur position d'Adjoints mineurs du Dazaifu¹⁹⁰⁹. Si cette administration n'avait plus la même autorité que durant l'Antiquité, les Shōni avaient toujours la

¹⁹⁰⁶ ARAKI Kazunori, 2017 : 15-16.

¹⁹⁰⁷ Comme nous l'avons expliqué plus haut, le représentant de l'autorité impériale à Tsushima se plaignit au début du XIII^e siècle de l'ingérence du protecteur militaire dans les affaires de l'île (cf. *supra*, p. 197), un titre qui fait sans doute référence au protecteur militaire du Dazaifu, Mutō Sukeyori. Il est par ailleurs possible que ce dernier ait reçu la charge de protecteur de Tsushima pour régler les affaires diplomatiques avec le Koryō causées par les exactions des pirates de Tsushima en 1227 (cf. *supra*, p. 229 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 16).

¹⁹⁰⁸ ARAKI Kazunori, 2017 : 16-18.

¹⁹⁰⁹ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2005 : 340-341.

responsabilité des relations extérieures du pays, du moins jusqu'à ce que les Hōjō installent l'office d'inspecteur général de Kyūshū (*Chinzei tandai* 鎮西探題) en 1293 et exercent un contrôle direct sur l'administration des frontières¹⁹¹⁰. L'instauration de cet office avait toujours été vu comme un affront par les Shōni, d'où leur aversion séculaire pour les inspecteurs généraux dépêchés par les *bakufu* de Kamakura puis de Muromachi à Kyūshū et la méfiance du *bakufu* de Muromachi envers les Shōni¹⁹¹¹. Pour Shōni Yoriyori et ses fils, le conflit des deux cours fut avant tout une lutte pour conserver leur statut de première puissance à Kyūshū, les conduisant à changer fréquemment d'allégeance en fonction d'intérêts qui leur étaient propres¹⁹¹².

Les Sō de Tsushima étaient quant à eux les vassaux directs des Shōni, représentant l'autorité de ces derniers dans l'île. Depuis, le XII^e siècle, Tsushima était sous la domination du clan Abiru (阿比留氏), administrateurs locaux (*zaichō kannin* 在庁官人) des « terres publiques » (*kōryō* 公領) de l'île, c'est-à-dire les domaines dépendant de la cour impériale. Mais leur autorité fut bientôt concurrencée par celle des Koremune (惟宗氏), une autre famille de Tsushima qui obtint les fonctions cumulées de second du protecteur militaire (*shugodai* 守護代) et second de l'intendant (*jitōdai* 地頭代), devenant ainsi les vassaux directs des Mutō (Shōni). Les Koremune adoptèrent vers le milieu du XIII^e siècle le patronyme Sō (宗氏), et s'imposèrent peu à peu dans l'île, au point d'en devenir le principal pouvoir au XIV^e siècle¹⁹¹³. Les Sō avaient ainsi la charge d'administrer l'île et de collecter l'impôt de l'intendant domaniale, avaient le pouvoir d'accorder des exemptions, confirmaient les titres de propriété, et en cas de procès, arbitrés par les Shōni, ils avaient le pouvoir de remettre des lettres de recommandation (*kyojō* 挙状) à l'un ou l'autre des partis afin d'influencer le jugement. Ils s'imposèrent également dans les centres religieux de l'île, tels que le sanctuaire Seihachiman¹⁹¹⁴ (*Seihachimangū* 正八幡宮¹⁹¹⁵), jusqu'alors contrôlé par les Abiru.

¹⁹¹⁰ Cf. *supra*, p. 178.

¹⁹¹¹ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2005 : 341-342.

¹⁹¹² Cf. *supra*, p. 333.

¹⁹¹³ OSA Setsuko, 2002 : 2-4 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 16-25.

¹⁹¹⁴ OSA Setsuko, 1987 : 7-20.

¹⁹¹⁵ Seihachimangū désignait en réalité les deux principaux sanctuaires de l'île, Hachimangū de Izuhara (巖原八幡宮), sur la côte sud-est de l'île, et l'actuel sanctuaire Kaijin de Kisaka (木坂海神神社), à Mine (峰), sur la côte nord-ouest. Cf. ARAKI Kazunori, 2017 : 20-21.

Les liens vassaliques unissant les Sō aux Shōni étaient remarquablement solides à une époque où les revirements d’alliances et d’allégeances étaient monnaie courante. Bien qu’ils fussent seigneurs de Tsushima, les Sō passaient généralement plusieurs années, voire décennies, à Kyūshū afin d’assister militairement leur suzerain laissant un autre membre de la famille gérer les affaires de l’île. Ils possédaient des domaines au Chikuzen qui leur fournissaient des revenus céréaliers, et ils servirent même à certaines époques en tant que seconds du protecteur du Chikuzen¹⁹¹⁶, acquérant ainsi grâce aux Shōni une influence politique qui dépassait le seul cadre de Tsushima. Cette étroite relation se reflétait jusqu’à leurs noms personnels, chaque génération de Sō recevant le droit d’utiliser l’un des deux sinogrammes du nom personnel de leur suzerain¹⁹¹⁷, et se maintint, bon an mal an, pour la majeure partie de l’époque des cours du Sud et du Nord. Ainsi, lorsque la piraterie fit son apparition sur les côtes du Koryō en 1350, l’île était sous le contrôle de Shōni Yoriyasa et de son vassal Sō Tsuneshige¹⁹¹⁸ (宗経茂 ; ?-1374), mais ce dernier demeurait à Kyūshū en raison des tensions dans l’île depuis l’arrivée de Kaneyoshi et d’Ashikaga Tadayasu¹⁹¹⁹. Les affaires de l’île avaient ainsi été confiées à la gestion de son frère cadet, qui apparaît dans les sources sous le nom religieux de Sōkō (宗香¹⁹²⁰ ; ?-?)¹⁹²¹.

Le conflit des deux cours soumit toutefois à rude épreuve la relation entre les Sō et les Shōni, en raison des déchirements internes des deux clans. Le clan des Shōni fut en effet secoué par la rébellion de Yorizumi (少貳頼澄 ; ?- 1378 ?), fils de Yoriyasa et frère cadet de Fuyusuke, qui prit le parti de la cour du Sud à partir de la bataille de la Chikugogawa en 1359¹⁹²², entrant ainsi en opposition ouverte avec son père et son frère.

¹⁹¹⁶ OSA Setsuko, 1987 : 22-24 ; SEKI Shūichi, 2012 : 20-24 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 32.

¹⁹¹⁷ Ainsi Sō Sukekuni (宗資國 ; ?-1274) avait reçu le second sinogramme du nom de son suzerain Shōni Tsunesuke (少貳経資 ; 1229-1292), Morikuni (宗盛国 ; ?- 1350 ?) celui de Moritsune (少貳盛経 ; ?-?), Tsuneshige (宗経茂 ; ?-1374 ?) de Sadatsune (少貳貞経 ; 1273-1336), et ainsi de suite, jusqu’au milieu du XV^e siècle. Cf. ARAKI Kazunori, 2017 : 37.

¹⁹¹⁸ Il semble que Tsuneshige succéda à son père Morikuni (宗盛國 ; ?-?) à peu près au moment de l’éclatement des troubles de l’ère Kannō. Le dernier manuscrit de Morikuni concernant les affaires de Tsushima date du 22 du 9^e mois de 1349 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 3, n°2631), et le plus ancien de Tsuneshige du 20 du 10^e mois de 1351 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 3, n°3224), montrant qu’il succède à Morikuni entre 1349 et 1351, donc à peu près au moment où le conflit s’embrase, et où la piraterie apparaît sur les côtes coréennes.

¹⁹¹⁹ Cf. *supra*, p. 332. Le premier document signé de la main de Tsuneshige concerne les affaires de Kyūshū (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 3, n°3224), montrant qu’il se trouve à Kyūshū durant ces années. On sait que Tsuneshige ne rentra définitivement à Tsushima que vers 1362. Cf. *infra*, p. 435.

¹⁹²⁰ Selon des sources plus tardives, son nom séculier était Sō Yoritō (宗頼次). OSA Setsuko, 1987 : 48.

¹⁹²¹ OSA Setsuko, 1987 : 49.

¹⁹²² Cf. *supra*, p. 334.

On ne sait que peu de choses sur Yorizumi. Les sources qui le concernent (en tout, treize manuscrits) rapportent qu'il fut nommé à la tête du Dazaifu sous les ordres de Kaneyoshi lorsque celui-ci s'en empara en 1361¹⁹²³, mais aussi qu'il fut nommé Protecteur militaire du Buzen dans cette période, ce qu'il semble rester au cours des années 1360¹⁹²⁴. Kaneyoshi confia ainsi la tête du clan Shōni à Yorizumi durant les années 1360, tandis que le père et le frère aîné de ce dernier furent acculés au Bungo puis obligés de fuir à Kyōto.

Il semble que Sōkō prit le parti de Yorizumi et se rebella contre l'autorité de son frère Tsuneshige¹⁹²⁵, qui était toujours à Kyūshū auprès de Yoriyoshi et tentait de contenir l'inexorable progression des forces de Kaneyoshi¹⁹²⁶. Tsuneshige envoya dans le même temps des lettres à Tsushima pour régler directement des affaires internes de l'île¹⁹²⁷, parfois sous les ordres de Yoriyoshi¹⁹²⁸, ce qui suggère que durant la courte période de rébellion de son frère (qui dura probablement moins deux ans), il reprit le contrôle direct de Tsushima. Sōkō se soumit toutefois à nouveau à l'autorité de son frère et fut rétabli dans ses fonctions à la fin de 1361, jusque vers le milieu de 1362, lorsque Tsuneshige rentra définitivement à Tsushima¹⁹²⁹, après que les Shōni, qui s'étaient réfugiés au Bungo,

¹⁹²³ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4297. Il signe même certains documents sous le titre de « Shōni du Dazai Yorizumi » (大宰少貳頼澄). Cf. *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4793.

¹⁹²⁴ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4311 ; n°4326, n°4332 ; n°4366 ; n°4488 ; n°4570 ; n°4593.

¹⁹²⁵ Cette rébellion est attestée de façon indirecte par l'utilisation des noms d'ères pour dater les documents. Les partisans du *bakufu* employaient les noms d'ère de la cour du Nord, tandis que les partisans de la cour du Sud employaient ceux des empereurs de la cour du Sud. Or, on observe une divergence intéressante dans l'utilisation des noms d'ère entre les deux frères en 1359. Yoriyoshi s'était déclaré pour le *bakufu* quatre mois avant la bataille de la Chikugogawa, qui eut lieu le 6 du 8^e mois de 1359, et adopta à nouveau les noms d'ère de la cour du Nord pour dater ses missives, et Tsuneshige, qui se trouvait également à Kyūshū, en fit de même, et resta dans le camp du *bakufu* avec Yoriyoshi même après la défaite (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4162). En revanche, Sōkō continuait, à Tsushima, à utiliser le nom d'ère de la cour du Sud à la fin de l'année 1359, huit mois après que Yoriyoshi et Tsuneshige soient passés dans le camp du *bakufu*, signe évident de sa rébellion contre Tsuneshige, et de son allégeance à Yorizumi. On ne sait pas exactement combien de temps Sōkō resta dans le camp de la cour du Sud, car on ne possède aucune lettre de sa main entre le 12^e mois de 1359 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4168) et le 10^e mois de 1361 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4306), date à laquelle il recommença à utiliser le nom d'ère de la cour du Nord, signe qu'il était repassé dans le camp de son frère¹⁹²⁵. Osa Setsuko estime que la fait que Sōkō ait ainsi tardé à changer de nom d'ère est dû au fait que la nouvelle du changement de nom d'ère mit du temps à arriver à Tsushima (OSA Setsuko, 1987 : 54), mais il ne fallait pas plus de quelques jours pour traverser de Kyūshū à Tsushima, tandis que Sōkō mit au minimum huit mois avant de changer de nom d'ère, ce qui ne pouvait être qu'un acte délibéré et non le résultat d'un manque d'information. Cf. *infra*, « Annexe 2 - Tableau récapitulatif des lettres émises par Sō Tsuneshige et de Sōkō entre 1350 et 1369 ».

¹⁹²⁶ COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 2002 : 479.

¹⁹²⁷ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4162 ; n°4264.

¹⁹²⁸ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4330.

¹⁹²⁹ Une fois Tsuneshige rentré à Tsushima, Sōkō se retira dans le district de Nii (仁位郡) à Tsushima où il sembla exercer un pouvoir local en tant que vassal de son frère. Cf. *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4769.

fussent définitivement chassés de l'île par les forces des Kikuchi¹⁹³⁰. Il appert donc qu'en dépit de son absence prolongée, Tsuneshige reprit sans trop de difficulté sa place de seigneur de l'île dans les années 1360. De surcroît, alors que son suzerain Yori-hisa était chassé de Kyūshū, que Kaneyoshi et Yorizumi occupaient désormais le Dazaifu, que la majeure partie de Kyūshū était désormais aux mains de la cour du Sud et que Tsushima se retrouvait isolée, Tsuneshige continua à utiliser le nom d'ère de la cour du Nord jusqu'à la fin des années 1360, tandis que Sōkō, en dépit du soutien probable de Yorizumi et de la cour du Sud, n'était pas parvenu à s'imposer dans l'île. Cela montre l'autorité dont jouissait Tsuneshige à Tsushima, en dépit de son absence prolongée. Il faut dire qu'il y possédait plusieurs vassaux directs, dont nombre l'avaient suivi à Kyūshū¹⁹³¹, et qu'il n'était donc pas entièrement déconnecté des affaires de l'île.

Tsuneshige resta ainsi fermement dans le camp de Yori-hisa et Fuyusuke jusqu'en 1369, date à laquelle il passa subitement du côté de la cour du Sud¹⁹³². Nous ignorons les raisons qui poussèrent Tsuneshige à renier ainsi son allégeance à Yori-hisa, mais compte tenu du fait que lorsqu'il mourut vers 1374, ce ne fut pas son fils (connu sous son nom bouddhique de Reikan 靈鑑 ; ?-1401 ?), mais son neveu, Sumishige (宗澄茂 ; ?-1392)¹⁹³³, fils de Sōkō, qui lui succéda¹⁹³⁴, il est probable qu'il fut contraint et forcé de reconnaître l'autorité de Shōni Yorizumi. Tsuneshige conserva ainsi la tête des affaires de l'île jusqu'à sa mort, mais sa descendance fut écartée au profit de celle de Sōkō, grâce à l'entremise de Yorizumi¹⁹³⁵. Cette branche cadette des Sō, connue sous le nom de « Sō de Nii » (仁位宗家), du nom de la localité à Tsushima où ils étaient implantés, prit ainsi le pouvoir dans l'île jusqu'en 1398, date à laquelle le petit-fils de Tsuneshige, Sadashige (宗貞茂 ; ?-1418)

¹⁹³⁰ Les lettres de Tsushima, où la quasi-totalité sont de la main de Tsuneshige, tandis que celles de Sōkō disparaissent presque entièrement, montrent clairement que Tsuneshige reprit directement les affaires de l'île en main à partir de 1361. Cf. *infra*, « Annexe 2 - Tableau récapitulatif des lettres émises par Sō Tsuneshige et de Sōkō entre 1350 et 1369 ».

¹⁹³¹ On peut par exemple citer les Sugawa (洲河氏). Cf. *infra*, « Annexe 2 - Tableau récapitulatif des lettres émises par Sō Tsuneshige et de Sōkō entre 1350 et 1369 » ; *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 3, n°3647 ; vol. 4, n°4225.

¹⁹³² Le dernier manuscrit signé par Tsuneshige et employant un nom d'ère de la cour du Nord date du 13 du 8^e mois de 1368 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4749), et le premier employant un nom d'ère de la cour du Sud date du 6 du 4^e mois de 1369 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4769), de sorte que l'on peut dire que Tsuneshige quitta le camp du *bakufu* entre ces deux dates.

¹⁹³³ Le caractère *sumi* 澄 du nom de Sumishige lui a selon toute vraisemblance été conféré par Yorizumi, signe du lien de vassalité direct qui unit les deux seigneurs.

¹⁹³⁴ OSA Setsuko, 1987 : 46.

¹⁹³⁵ ARAKI Kazunori, 2017 : 33.

reprit la tête du clan¹⁹³⁶. Cela signifie donc que la maison des Sō se retrouva divisée entre ces deux branches, qui se livrèrent une âpre rivalité pour le pouvoir, sapant d'autant leur autorité dans l'île. De fait, il semble que l'influence de Sumishige à Tsushima était limitée et qu'il peinait à s'imposer¹⁹³⁷.

L'arrivée d'Imagawa Ryōshun à Kyūshū et l'assassinat de Shōni Fuyusuke lors de l'affaire de Mizushima en 1375¹⁹³⁸ eurent également de profondes répercussions sur la situation politique de Tsushima. Si le clan Shōni se trouva unifié sous la bannière de Yorizumi une fois Fuyusuke éliminé, Yorizumi n'eut pas les forces nécessaires pour résister à Ryōshun. Ce dernier, avec le concours des Ōuchi et des Ōtomo, vainquit les forces de Yorizumi au Dazaifu au premier mois de 1376, après quoi les Shōni disparurent des sources jusqu'en 1387¹⁹³⁹. Cette même année, Sumishige rejoignit le camp de la cour du Nord. Aucun manuscrit de Tsushima ne dénote l'ingérence directe de Ryōshun dans les affaires de Tsushima, mais étant donné que ce dernier ordonna la confiscation de tous les domaines appartenant aux Shōni après l'affaire de Mizushima¹⁹⁴⁰, et qu'il reçut du *bakufu* non seulement le protectorat du Chikuzen, mais de l'ensemble des provinces de Kyūshū à l'exception du Bungo (qui fut laissé aux Ōtomo) et même de l'île d'Iki¹⁹⁴¹, il est fort probable qu'il reçut de surcroît la suzeraineté sur Tsushima. Ainsi à partir du moment où Sumishige rejoignit la cour du Nord, ce dernier se plaça sous l'autorité directe de l'inspecteur général de Kyūshū¹⁹⁴², et ce probablement jusqu'en 1387, au moment où nombre des provinces furent restituées à leur anciens protecteurs, y compris le Chikuzen qui fut restitué aux Shōni, ou au plus tard jusqu'au rappel de Ryōshun à Kyōto en 1395¹⁹⁴³. Il est probable que la manœuvre de Ryōshun ait visé à couper les relations entre les Sō et les Shōni afin d'isoler et affaiblir ces derniers, mais aussi à réprimer la piraterie dans l'île à partir de 1377, quand il développa des relations diplomatiques directes avec le Koryō.

¹⁹³⁶ OSA Setsuko, 1987 : 43.

¹⁹³⁷ ARAKI Kazunori, 2017 : 33-34.

¹⁹³⁸ Cf. *supra*, p. 336.

¹⁹³⁹ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 125. Il semble que Yorizumi mourut au cours de ces années, car c'est son jeune fils Sadayori (少貳頼貞 ; 1372-1404) qui détenait le titre de protecteur du Chikuzen en 1387 (ARAKI Kazunori, 2017 : 42).

¹⁹⁴⁰ KAWAZOE Shōji, 1964, rééd. 1974 : 123-125.

¹⁹⁴¹ ARAKI Kazunori, 2017 : 32-34.

¹⁹⁴² Plusieurs manuscrits signés de la main de Sumishige visent à transmettre dans l'île les ordres d'un supérieur (*jungyōjō* 遵行状), dont l'identité n'est pas précisée. Il s'agit d'une particularité de l'époque de Sumishige, reflet de son manque d'autorité dans l'île et de l'ingérence d'une autorité tutélaire dont Sumishige appliquait les directives (ARAKI Kazunori, 2017 : 32-34).

¹⁹⁴³ ARAKI Kazunori, 2017 : 33-35. Cf. *infra*, p. 589.

Comme il l'écrivit au Chosŏn en 1395, « concernant la réception de vos directives d'interdire la piraterie, cela fait déjà longtemps que nous déployons tous nos efforts à Iki et Tsushima »¹⁹⁴⁴. Il semble donc que Ryōshun se reposa sur l'action de Sumishige à Tsushima pour faire interdire la piraterie. Cependant l'autorité de ce dernier étant contestée dans l'île, les résultats furent très mitigés, l'activité pirate au Koryō atteignant son apogée durant la période où Sumishige tenait les rênes du clan Sō.

Cela nous amène ainsi à analyser la position des pouvoirs féodaux de Tsushima, les Shōni et les Sō, vis-à-vis de la piraterie sur le continent. Ce point a beaucoup été débattu depuis les années 1990 et reste un des principaux contentieux en ce qui concerne l'histoire de la piraterie japonaise. L'historien Yi Young défend la thèse d'une implication directe de ces deux clans dans l'apparition de la piraterie en 1350. Selon lui, Shōni Yorihisa, devant faire face à la montée en puissance de Kaneyoshi et d'Ashikaga Tadafuyu à Kyūshū à partir de 1349, aurait ordonné à ses vassaux d'aller s'approvisionner sur les côtes coréennes afin de financer son effort de guerre. Par conséquent, si les pirates ciblaient en priorité les convois de taxes et les greniers, c'était dans le but de se procurer des vivres pour l'armée (*hyōrōmai* 兵糧米¹⁹⁴⁵). Cette thèse a fait l'objet de nombreuses critiques, principalement dans les cercles académiques japonais, dont nous présentons ici les plus récurrentes.

Un des arguments fréquemment opposé à cette thèse est le fait que les ancêtres de Yorihisa, à commencer par le fondateur du clan Mutō Sukeyori, avaient activement réprimé la piraterie au XIII^e siècle¹⁹⁴⁶, et qu'il semble de ce fait bien étrange que le patriarche des Shōni se soit subitement reconverti en chef pirate au XIV^e siècle¹⁹⁴⁷. Cet avis fait toutefois abstraction du fait qu'au XIII^e siècle les Shōni entretenaient des relations commerciales et diplomatiques avec le Koryō à travers le « navire tributaire » de Tsushima¹⁹⁴⁸, relations qui furent rompues par les invasions mongoles, de sorte que les Shōni n'avaient plus d'intérêts économiques et diplomatiques à réprimer de la piraterie au XIV^e siècle. Par ailleurs, après les deux tentatives d'invasion mongoles, le *bakufu* échauffa un plan d'expédition punitive contre le Koryō en rétribution à ces attaques

¹⁹⁴⁴ 蒙諭禁賊之事，罄力於一岐、對馬，已久矣。(CWS : 1395.7.10 [1]).

¹⁹⁴⁵ Voir par exemple Yi Young, 1999 : 148-157 ; Yi Young, 2007 : 41-51 ; sur la question des provisions militaires, cf. *supra*, p. 372.

¹⁹⁴⁶ Cf. *supra*, « 1.4.B.2 Les premiers débordements sur la côte coréenne ».

¹⁹⁴⁷ Voir par exemple SEKI Shūichi, 2000 : 119 ; HASHIMOTO Yū, 2002 : 56.

¹⁹⁴⁸ Cf. *supra*, p. 193.

(*ikoku seibatsu* 異国征伐), pour lesquelles furent d'ailleurs mobilisés des *akutō* du Kansai (et peut-être d'autres provinces également, mais nous n'en avons pas gardé les traces dans les sources), et dont le commandement avait été confié aux Shōni et aux Ōtomo¹⁹⁴⁹. Bien que ces deux projets d'expédition punitive fussent finalement avortés, il ne fait aucun doute que le clan Shōni avait encore en mémoire ce précédent en 1350. L'attitude des Shōni vis-à-vis du Koryō fut ainsi probablement profondément modifiée par les invasions mongoles, de sorte que la comparaison entre les situations du XIII^e et du XIV^e siècle pour réfuter la possible implication de Yoriyasa dans la piraterie ne nous semble pas pertinente.

Une autre critique adressée à la thèse de Yi Young porte sur le « caractère politique » des actes perpétrés par les pirates. Murai Shōsuke estime en effet que la thèse de Yi Young est « une théorie intéressante, mais les actes [des pirates], tels que l'entrée dans le monastère de Hūngch'ōn de la préfecture de Sūngch'ōn où ils emportèrent le portrait funéraire du roi Ch'ungsōn en 1357, ou la violation de la Tombe Ch'ang d'où ils emportèrent le portrait funéraire de Kubilaï en 1365¹⁹⁵⁰, comportent clairement un caractère politique, aussi est-il difficile de penser qu'il s'agit là d'actes de guerriers en quête de fournitures militaires¹⁹⁵¹ ». Murai suggère ainsi que les rangs des pirates comprenaient de nombreux Coréens qui exprimaient à travers de tels actes une forme d'opposition à la cour, et que par conséquent, l'idée que les flottes se soient dirigées vers la péninsule coréenne dans le but de soutenir l'effort de guerre à Kyūshū ne tient pas. Sans aborder maintenant la question de la participation de groupes coréens à la piraterie¹⁹⁵², il nous semble que l'idée d'une dimension politique des actes de piraterie en tant qu'expression d'une dissidence telle que développée par Murai n'est pas démontrée dans les sources coréennes. La seule mention du vol de portraits funéraires royaux ne signifie

¹⁹⁴⁹ Le premier projet fut décidé fin 1275 et placé sous la direction de Shōni Tsunesuke (少弐経資 ; 1229-1292). Au 2^e mois de 1276, Tsunesuke dépêcha des missives aux protecteurs militaires de Kyūshū pour les enjoindre de mobiliser les hommes, chevaux et fournitures nécessaires pour l'entreprise, en quantités proportionnelles à la taille des domaines possédés par les seigneurs. Les seigneurs possédant des domaines maritimes devaient également fournir des listes de leurs marins avec leur âge. Ces préparatifs durèrent jusqu'au 3^e mois intercalaire, mais le projet fut finalement abandonné, vraisemblablement parce que le *bakufu* préféra consacrer ses ressources à la construction d'une muraille défensive le long du littoral du Chikuzen (AMINO Yoshihiko, 2001 : 252-255 ; KIM Kisōp (et al.), 2005 : 623-625). Un nouveau projet fut échafaudé en 1281, après la seconde invasion, confié cette fois au commandement de Shōni Tsunesuke et Ōtomo Yoriyasu (大友頼泰 ; 1222-1300) (KIM Kisōp et al., 2005 : 631-632), mais fut également avorté.

¹⁹⁵⁰ Il s'agit d'un erreur de Murai, le Ch'angnūng étant le tertre de Wang Ryung (王隆 ; ?-897), père du fondateur du Koryō Wang Kōn. La confusion vient du fait que Kubilaï et Wang Ryung ont reçu le même nom posthume de Sejo/Shizu (世祖).

¹⁹⁵¹ MURAI Shōsuke, 2003 : 85 ; MURAI Shōsuke, 2013 : 132-134. Voir aussi HASHIMOTO Yū, YONETANI Hitoshi, 2008 : 82.

¹⁹⁵² Cf. *infra*, p. 522.

pas que ce type d'objets de culte fussent spécialement visés : ils faisaient seulement partie d'un inventaire d'objets précieux, de prises de prestige parmi les nombreux objets religieux (gongs, statues, peintures, soutras, cloches bouddhiques, etc.) arrivés au Japon durant cette période¹⁹⁵³. Si les sources coréennes les mentionnent en priorité, cela est simplement dû au fait que la cour et les élites politiques, qui ont produit ces sources, y attachaient une importance symbolique et protocolaire particulière.

Enfin, un autre argument qui a été opposé à la thèse de l'implication des Shōni concerne l'attitude du *bakufu* lors des échanges diplomatiques avec le Koryō et les Yuan en 1367, venus à Kyōto pour réclamer l'interdiction de la piraterie¹⁹⁵⁴. Le *bakufu* et la cour impériale japonaise, ayant depuis longtemps perdu l'expérience de ce genre d'échanges, s'interrogèrent pour savoir qui devait être l'auteur de la lettre de réponse : le shogun, le Dazaifu, ou bien Shōni Yori-hisa de façon privée, ce dernier étant alors présent à la capitale avec son fils Fuyusuke. Le détail des délibérations est inconnu, mais il semble que ce soit finalement le shogun qui répondit¹⁹⁵⁵. Or, si Yori-hisa était effectivement responsable de la piraterie sur le continent, pourquoi donc le *bakufu* ne lui ordonna-t-il pas d'y mettre un terme à ce moment, s'interrogent les critiques¹⁹⁵⁶. Notons tout d'abord que l'idée que le *bakufu* était alors dans l'impuissance de réprimer la piraterie provient du *Taiheiki*¹⁹⁵⁷, qui n'est pas une source très fiable, d'autant que cette version des faits est contredite par les sources coréennes, qui rapportent que le shogun agit contre les pirates¹⁹⁵⁸. Non seulement cela, mais nous avons par ailleurs expliqué plus haut que l'année 1368 ne fut marquée par aucune attaque pirate sur le continent. Aucune attaque n'est en effet à déclarer au Koryō entre le 3^e mois de 1367 et le 11^e mois de 1369. Cette trêve dans l'activité pirate, qui correspond à la période où se déroulèrent ces échanges diplomatiques, infirment ainsi les dires du *Taiheiki* et démontrent plutôt que le *bakufu*

¹⁹⁵³ Cf. *supra*, p. 394.

¹⁹⁵⁴ Pour une description plus détaillée de ces échanges diplomatiques, cf. *infra*, p. 533.

¹⁹⁵⁵ NAKAMURA Hidetaka, 1965, rééd. 1970 vol. 1 : 220-221 ; Yi Young, 06/2011 : 42.

¹⁹⁵⁶ HASHIMOTO Yū, YONETANI Hitoshi, 2008 : 81. Pour une réfutation de cette critique, voir aussi Yi Young, 2015 : 287-332.

¹⁹⁵⁷ Le *Taiheiki* explique en effet que « tous les navires pirates qui ravageaient les pays étrangers étant des pirates de Shikoku et Kyūshū, il était impossible de les punir depuis la capitale impériale [Kyōto], aussi n'envoya-t'on aucune réponse [...] » (賊船ノ異國ヲ犯奪事ハ皆四國・九州ノ海賊共ガスル所ナレバ、帝都ヨリ嚴刑ヲ加ルニ抛ナシトテ、返牒ヲバ不被送 [...]). *Taiheiki* 太平記 : 39, De la venue de Coréens à la cour (高麗人來朝事).

¹⁹⁵⁸ « Au cours de l'année *pyōng-o* (1366), nous avons dépêché le commandant Kim Yong, et autres, pour annoncer notre volonté, et avons reçu la promesse du Grand Général pour la Pacification des Barbares qu'il ferait interdire [la piraterie], et ainsi obtenu un certain apaisement. » 丙午年間、差萬戶金龍等報事意、即蒙征夷大將軍禁約、稍得寧息 (KRS : 133, 27b, 1377.6).

ordonna bel et bien à Yori-hisa de faire interdire la piraterie et que ce dernier relaya l'ordre à Tsushima¹⁹⁵⁹. L'émissaire coréen rentra au Koryō au 1^{er} mois de 1368, accompagné des envoyés du shogun¹⁹⁶⁰, mais les relations diplomatiques entre le Koryō et le *bakufu* s'en tinrent là, du moins jusqu'en 1375¹⁹⁶¹. Il semble que les autorités coréennes privilégièrent l'établissement de relations avec un nouveau partenaire diplomatique : Sō Tsuneshige. Ce dernier dépêcha en effet ses propres envoyés à la cour du Koryō au 7^e mois de 1368¹⁹⁶², suite à quoi le roi Kongmin dépêcha un autre émissaire au Japon, non pas à Kyōto, mais à Tsushima¹⁹⁶³. Tsuneshige y répondit par une autre visite diplomatique au 11^e mois, lors de laquelle le roi lui décerna un millier de *sōk* (environ 50 tonnes) de riz¹⁹⁶⁴ une quantité considérable. Nous ignorons si Tsuneshige dépêcha ces émissaires au Koryō de son propre chef ou s'il le fit sur les directives de son suzerain Shōni Yori-hisa¹⁹⁶⁵, mais on comprend cependant qu'il conclut un accord pour réprimer la piraterie en échange de ces céréales¹⁹⁶⁶. Ces tractations diplomatiques comprenaient de surcroît un accord autorisant les gens de Tsushima à résider dans les îles du sud du Koryō, principalement Kōje (巨濟) et Namhae (南海)¹⁹⁶⁷, les plus proches de Tsushima.

¹⁹⁵⁹ Une inscription gravée sur une statue du Bodhisattva Ksitigarbha assis (*Jizō bosatsu zazō* 地藏菩薩坐像) conservée dans le temple Taiheiji (太平寺) de Tsushima (Izuharachō 巖原町) rapporte que le temple fut fondé sous le patronage de Hontsū (本通; nom bouddhique de Yori-hisa) en 1367 en remplacement du Shiōji (四王寺) incendié en 1316 (IGATA Susumu, 2014 : 228-230). Cette inscription atteste donc du fait que Yori-hisa correspondit directement avec Tsushima en 1367, année de la venue de l'ambassade du Koryō à Kyōto.

¹⁹⁶⁰ KRS : 41, 17b-18a, 1368.1.17.

¹⁹⁶¹ Cf. *infra*, « II.3.C.1 Les entreprises diplomatiques du Koryō au Japon ».

¹⁹⁶² KRS : 41, 19a, 1368.7.7 ; 1368.7.11.

¹⁹⁶³ KRS : 41, 19a-b, 1368.7+.

¹⁹⁶⁴ KRS : 41, 20b, 1368.11.9.

¹⁹⁶⁵ Étant donné que le *bakufu* s'était interrogé de savoir s'il convenait que Shōni Yori-hisa réponde à la missive coréenne en son nom propre (NAKAMURA Hidetaka, 1965, rééd. 1970 vol. 1 : 220-221), on peut en effet envisager que l'ambassade de Tsuneshige était un moyen pour Yori-hisa d'engager des relations diplomatiques privées avec le Koryō de façon détournée.

¹⁹⁶⁶ La pratique d'envoyer du riz aux seigneurs de Tsushima en échange de leur coopération pour réprimer la piraterie fut reprise et généralisée au début du Chosŏn. Cf. *infra*, « III.2.C.2 Amadouer les pirates : diplomatie et apaisement ».

¹⁹⁶⁷ Ce fait n'est pas directement abordé dans la partie ayant trait aux échanges diplomatiques, mais le KRS rapporte au 7^e mois de 1369 que « Le jour *sin-ch'uk* (9^e), les Japonais transfuges des districts de Kōje et de Namhae se rebellent et rentrent dans leur pays » (辛丑 巨濟南海縣投化倭 叛歸其國; KRS : 41, 25b-26a, 1369.7.9), et au 11^e mois que « Au début, les Japonais désiraient résider à Kōje, et lier durablement des relations de concorde. L'État leur accorda crédit et le leur accorda. Arrivé à ce moment-là, ils pénétrèrent [sur le territoire] commirent des pillages » (初倭人 願居巨濟 永結和親 國家信而許之 至是入寇; KRS : 41, 28a, 1369.11.27). Il est donc évident, d'après ces deux passages, qu'un accord avait été convenu avec Tsuneshige pour permettre aux gens de Tsushima de s'établir dans ces îles. Au xv^e siècle, Sō Sadashige avait lui aussi demandé le droit d'installer ses gens dans des îles coréennes dont Namhae et Chindo (珍島). Cf. CWS : 1419.10.18 [3].

Ainsi, pour en revenir aux critiques de la thèse de l'implication des Shōni et des Sō dans la piraterie, nous pouvons dire que le résultat des échanges diplomatiques entre le Japon et le Koryō en 1367-1368 ne permet non seulement pas d'infirmer cette thèse, mais tend au contraire à démontrer que Tsuneshige possédait l'autorité suffisante pour faire cesser la piraterie¹⁹⁶⁸. Notons par ailleurs que l'accord conclu entre le Koryō et Tsuneshige fut rompu au 7^e mois de 1369¹⁹⁶⁹, suite à quoi la piraterie reprit de plus belle sur les côtes coréennes¹⁹⁷⁰. Les raisons de cette rupture sont inconnues, mais elle coïncide avec le moment où Tsuneshige rejoignit le camp de la cour du Sud, quittant de fait le vasselage de Yorihisa et intégrant celui de son fils cadet, Yorizumi¹⁹⁷¹. On peut supposer que Tsuneshige n'était dès lors plus tenu de faire appliquer l'interdit requis par le *bakufu*, et laissa à nouveau le champ libre aux pirates.

Il ressort ainsi de ces événements que Yorihisa et Tsuneshige avaient la capacité et l'autorité suffisante pour faire interdire la piraterie, du moins jusqu'en 1369, mais qu'une telle interdiction n'entraînait jusqu'alors pas dans leurs intérêts. Pour autant, il est impossible d'affirmer sur cette seule base qu'ils armaient et dirigeaient expressément les flottes pirates sur les côtes du Koryō. On ne peut en effet pas exclure la possibilité qu'ils se soient tout simplement désintéressés de l'activité des pirates jusqu'à ce que la cour du Koryō porte réclamation auprès du *bakufu*. Les archives des Shōni n'étant pas parvenues jusqu'à nous, il est difficile d'évaluer quelle était l'attitude de Yorihisa vis-à-vis de la piraterie. Pour étayer sa thèse, Yi Young a employé divers arguments, l'un des plus pertinents étant à notre avis son analyse de l'inscription sur le gong du Koryō conservé au Takuzutama¹⁹⁷². Comme nous l'avons expliqué plus haut, ce gong fut vraisemblablement pillé au Hŭngch'ōnsa en 1357, et offert au sanctuaire dès le retour de la flotte pirate à Tsushima afin d'effacer le mauvais karma de son donateur, un certain

¹⁹⁶⁸ Ce point rejoint d'ailleurs une autre objection qui a été soulevée contre la thèse de Yi Young, concernant l'autorité (ou le manque d'autorité) des Sō à Tsushima. Hashimoto Yū se base par exemple sur les travaux d'Osa Setsuko (OSA Setsuko, 1987 : 151-214) pour émettre l'objection que les Sō ne renforcèrent leur emprise à Tsushima qu'à partir du xv^e siècle, et qu'avant cela, ils ne possédaient qu'une autorité limitée (HASHIMOTO Yū, 2002 : 56). Le problème est que, pour autant que l'on en puisse en juger, la faiblesse des Sō au début du xv^e siècle était largement due au conflit avec la branche des Sō de Nii, qui débute après la mort de Tsuneshige en 1374, et ne permet donc pas de rendre compte de la situation à l'époque de Tsuneshige. Les échanges diplomatiques en 1367-1369 montrent clairement que Tsuneshige jouissait de l'autorité suffisante pour faire interdire la piraterie dans les années 1360.

¹⁹⁶⁹ KRS : 41, 25b-26a, 1369.7.9.

¹⁹⁷⁰ KRS : 41, 28a, 1369.11.27.

¹⁹⁷¹ Cf. *supra*, p. 337.

¹⁹⁷² Yi Young, 2013 : 235-264.

Ōkura Tsunetane (大蔵經種), et de ses acolytes¹⁹⁷³. Compte tenu du peu de temps qui sépare le retour de la flotte pirate à Tsushima du don de ce gong au sanctuaire, il paraît probable qu'Ōkura Tsunetane ait participé à la campagne de la flotte pirate sur le continent cette année et qu'il y occupait une position d'autorité, puisqu'il disposait de suffisamment d'influence pour pouvoir s'approprier l'objet.

Les Ōkura étaient un clan guerrier bien connu du nord de Kyūshū, qui avaient la particularité d'utiliser le caractère *tane* (種) dans la plupart de leurs noms personnels¹⁹⁷⁴. Selon la généalogie du clan, leur ancêtre Ōkura Haruzane (大蔵春実 ; ?- ?) se serait implanté à Kyūshū au x^e siècle, puis ses descendants jouèrent un rôle politique important dans le nord de l'île, au Dazaifu où ils occupèrent des postes élevés. Ils se séparèrent en plusieurs branches, dont les principales au Moyen Âge étaient les Harada (原田氏), branche dominante du clan basée dans le domaine de Harada (原田庄, district de Ito 怡土郡¹⁹⁷⁵ au Chikuzen¹⁹⁷⁶), les Akizuki (秋月氏), basés dans le domaine de Akizuki (秋月庄¹⁹⁷⁷), et les Mihara (三原氏), dans le district de Mihara (御原群¹⁹⁷⁸). Outre celles-ci existaient d'autres branches cadettes réparties sur la côte du Chikuzen ou sur le pourtour de la mer d'Ariake (有明海). La branche principale du clan, les Harada, devint au XIII^e siècle une maison vassale des Shōni, une relation consolidée par une série d'alliances conjugales, de sorte que les Harada comptaient parmi leurs plus proches vassaux, et que le domaine de Harada devint une des principales bases de la puissance militaire des Shōni¹⁹⁷⁹. De ceci, Yi Young déduit qu'Ōkura Tsunetane était vraisemblablement un vassal direct de Shōni Yoriyori, à qui avait donc été confié le commandement de la campagne de pillage au Koryō cette année. Le problème est qu'on ignore à quelle branche du clan Ōkura Tsunetane appartenait, aussi le lien de vassalité direct entre Tsunetane et Yoriyori est-il

¹⁹⁷³ Cf. *supra*, p. 398.

¹⁹⁷⁴ On appelle *tōriji* (通字) la pratique consistant à conférer le même caractère dans le nom personnel des membres d'un même clan (cf. *Nihon kokugo daijiten* 日本国語大辞典, « *tōriji* 通字 »). On la retrouve dans de nombreuses familles guerrières, tels que le caractère *shige* (茂) pour les Sō, *yori* (頼) ou *suke* (資) pour les Shōni, *hisa* (久) pour les Shimazu, *tomo* (朝) pour les Kikuchi, etc.

¹⁹⁷⁵ Actuel district de Itoshima 糸島, sur la côte juste à l'ouest de Fukuoka.

¹⁹⁷⁶ Les Harada possédaient la forteresse de Takasu (高祖城), sur le mont Takasu (高祖山).

¹⁹⁷⁷ Situé dans le sud du Chikuzen, au sud-est du Dazaifu, à l'écart des côtes. Les vestiges du château d'Akizuki (秋月城) y sont encore visibles.

¹⁹⁷⁸ Situé dans le sud du Chikuzen, au sud-ouest du Dazaifu, également en retrait des côtes.

¹⁹⁷⁹ FUJINO Hideko, 1974 : 40 ; KAWAZOE Shōji, 1964 : 123-124.

difficile à démontrer¹⁹⁸⁰. Il est vrai que la zone de Harada (actuelle ville d'Itoshima 糸島市, à l'ouest de Fukuoka) compte nombre d'objets liturgiques coréens, notamment dans certains lieux directement associés au clan Harada¹⁹⁸¹. Si les circonstances exactes de l'importation de ces objets au Japon sont inconnues, leur présence fait écho au don du gong à Tsushima par Ōkura Tsunetane, et suggère que cette partie de la côte du Chikuzen profitait des circulations économiques engendrées par l'activité pirate sur le continent. Les Harada n'étaient toutefois pas les seuls à profiter des cargaisons ramenées par les pirates, puisqu'on a également découvert sur les vestiges du château d'Akizuki, une autre maison du clan Ōkura, une cloche du Koryō portant une inscription commémorant son don au temple En'ō (延應寺 ; aujourd'hui disparu) en 1377, soit durant le pic d'activité de la piraterie¹⁹⁸². Les terres des Akizuki étant situées très en retrait des côtes, on peut douter qu'ils participèrent directement à la piraterie, mais la présence de cette cloche démontre qu'ils s'intéressaient également aux objets liturgiques ramenés du continent par les pirates.

¹⁹⁸⁰ Pour tenter de démontrer ce lien de vassalité, Yi Young cite un document daté de 1360 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4216), adressé par Sō Tsuneshige à un certain « Membre de cinquième rang du Département du Trésor, Protecteur de Kaga » (加賀大藏大夫殿). Selon lui, ce texte montre qu'il y avait bien un Ōkura auprès de Yori-hisa. Cependant, le terme *ōkura* employé dans ce document n'est pas le patronyme de ce personnage, mais son titre honorifique (*kanto* 官途), qui correspond au Département du Trésor dans l'ancien système du régime des Codes. Cela est d'ailleurs évident dans les autres lettres de Tsuneshige adressées à ce personnage, où il est appelé « Membre de cinquième rang de la chancellerie privée, Protecteur de Kaga » (*Kaga kurōdo taifu dono* 加賀藏人大夫殿) (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4208 ; n°4217). On ne peut donc pas déterminer que ce « Protecteur de Kaga » était bien un membre du clan Ōkura. On sait cependant qu'en 1352, les Harada étaient encore sous l'autorité de Yori-hisa, comme en témoigne la lettre de Yori-hisa adressée à un certain Shigetomi Masao (重富正雄 ; ?-?) pour le récompenser de sa loyauté lors de la défense de la forteresse de Harada (原田城), principale place-forte du clan Harada, qui fut assiégée au 7^e mois de 1352 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 3, n°3514). Il ne fait donc aucun doute que les Harada étaient bien vassaux des Shōni dans les années 1350, mais il est malheureusement impossible d'affirmer que Ōkura Tsunetane était un membre du clan Harada.

¹⁹⁸¹ Nous sommes parvenu à identifier à ce stade de nos recherches les artefacts suivants à Itoshima : le temple Byōdōji (平等寺 ; aujourd'hui disparu) du village d'Uru (潤 ; actuel quartier d'Uru 潤町, à Itoshima) possédait une cloche du Koryō, mais celle-ci fut emportée au XVI^e siècle à Honshū (TSUBOI Ryōhei, 1974 : 111). Des fouilles archéologiques à Uru ont par ailleurs mis à jour d'importantes concentrations de céladons coréens datant principalement du second XIV^e et du début du XV^e siècle, dont des objets prestigieux tel que le tesson d'un oreiller en céladon du Koryō (COMITE D'EDUCATION DE LA VILLE DE ITOSHIMA, 2012 : 140). Le Enkakuin (円覚院), situé au pied du mont Takasu (高祖山), où se situait le château des Harada, possède une statue coréenne du Bouddha Tathāgata debout (*nyoraigyō ryūzō* 如来形立像), datée du VIII^e siècle (MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU, 2014 : 73). Enfin, le principal objet de vénération (*honzon* 本尊) du temple Shōshuji (聖種寺) est une statue coréenne du Bouddha Tathāgata assis (*nyoraigyō zazō* 如来形座像) datant des XIII^e ou XIV^e siècles. Ce temple fut fondé en 1280 par Harada Munetane (原田宗種 ; ?-?) (MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU, 2014 : 74.), et était donc patronné par le clan Harada.

¹⁹⁸² COMITE D'EDUCATION DE LA VILLE D'AMAGI : 1991. Voir aussi le site officiel de la ville d'Asakura (朝倉市), URL : <https://www.city.asakura.lg.jp/www/contents/1297735215247/index.html> (consulté le 03/06/2020).

Il est quoi qu'il en soit difficile de démontrer qu'Ōkura Tsunetane était bien un vassal direct de Yori-hisa. En revanche, Yi Young a également fait remarquer¹⁹⁸³ que deux mois après le retour de la flotte pirate à Tsushima et le don du gong au Takuzutama, le 25 du 12^e mois, Yori-hisa fit don au Tenmangū (天満宮) de Dazaifu d'un *Soutra du Lotus* peint et en lettres d'or (*Kinji myōhō rengkyō* 金字妙法蓮華經) fabriqué au Koryō. Richement décoré, ce soutra comporte une inscription commémorant sa date de confection (1340) et une liste de quatre donateurs (*sijae* 施財) qui se sont associés pour financer l'ouvrage. Parmi eux se trouve le *chundaegwang* (重大匡¹⁹⁸⁴) Yu Sōnggil (劉成吉 ; ?-?), le Premier censeur Chu Hwi (*changnyōng* Chu Hwi 掌令¹⁹⁸⁵朱暉)¹⁹⁸⁶, ainsi que le « Secrétaire de la Garde de Kammun Pak Chungjōm » (*Kammunwi noksa Pak Chungjōm* 監門衛錄事朴中漸), la garde de Kammun étant une des gardes du Palais, charge qui s'accompagne du huitième rang de noblesse. Ces donateurs sont donc tous des personnages haut-placés de l'administration centrale. Il est par conséquent probable que ce soutra fût conservé dans un monastère proche de la capitale, tel que le Hūngch'ōnsa, et fut donc dérobé par la même flotte de 1357 à laquelle participa vraisemblablement Ōkura Tsunetane, avant de se retrouver entre les mains de Shōni Yori-hisa deux mois après le retour de la flotte à Tsushima.

La question est donc de savoir comment Yori-hisa se procura cet objet. Percevait-il une partie du butin des flottes ? En fit-il l'acquisition à travers les réseaux marchands alimentés par les pirates ? La question est délicate à trancher, mais souvenons-nous que le Dazaifu, siège politique des Shōni, était un des grands pôles des circulations matérielles induites par la piraterie, un fait qui se démontre notamment à travers les céramiques coréennes, dont les quantités augmentent rapidement sur le site à partir de la seconde moitié du XIV^e siècle, alors même que l'agglomération entame son déclin. Nous avons par ailleurs mentionné la présence d'un bol estampillé « Tombe Chōng » (*chōngnūng* 正陵), pillé par les pirates entre 1365 et 1374¹⁹⁸⁷. Or, celui-ci fut excavé sur les vestiges du Kanzeonji (觀世音寺), un des plus anciens monastères bouddhiques du Japon mais qui au

¹⁹⁸³ Yi Young, 2007, rééd. 2008 : 30-35.

¹⁹⁸⁴ Maurice Courant ne propose pas de traduction pour le titre de *chundaegwang*. Il est attribué à des hauts fonctionnaires sans poste, leur conférant le quatrième rang de cour mineur.

¹⁹⁸⁵ Orthographié *changhap* 掌合, mais il s'agit probablement d'une erreur pour *changnyōng* 掌令.

¹⁹⁸⁶ Chu Hwi est brièvement mentionné dans le KRS comme étant le fils de Chu Inwōn (朱印遠 ; ?-?), fonctionnaire corrompu du début du XIV^e siècle. KRS : 123, 23b (朱印遠傳).

¹⁹⁸⁷ Cf. *supra*, p. 389.

Moyen Âge se trouvait être le temple familial des Shōni ¹⁹⁸⁸. D'autres céramiques coréennes datant de la seconde moitié du XIV^e siècle ainsi qu'une petite statue bouddhique en bronze datant de l'époque du Grand Silla (VIII^e siècle) y ont également été excavées¹⁹⁸⁹. Le *Soutra du Lotus* n'est donc pas un cas anecdotique, et nombre des objets ramenés par les flottes pirates trouvèrent leur chemin vers le Dazaifu. De ce fait, il nous semble que les circulations d'objets coréens vers le Dazaifu dans les années 1350-1370 résultaient davantage du contrôle politique exercé par les Shōni sur Tsushima que de circulations commerciales.

Certains manuscrits suggèrent d'ailleurs l'existence d'un système fiscal lié à la piraterie à Tsushima. Les Shōni tiraient depuis le XIII^e siècle d'importants revenus fiscaux de Tsushima, principalement dérivés du saunage et de la pêche, l'île possédant peu de terres arables. Ainsi, pour reprendre l'expression d'Araki Kazunori, les Shōni géraient Tsushima au XIV^e siècle comme un vaste « domaine maritime privé » (*umi no shōen* 海の荘園)¹⁹⁹⁰. Or, un autre type de revenu fiscal, également tiré de la mer, commence à apparaître dans les sources de l'île dans la seconde moitié du XIV^e siècle : la « taxe du Koryō » (*Kōrai kuji* 高麗公事). La première mention de cette taxe intervient en 1365, dans un manuscrit provenant des archives de la maison des Sō¹⁹⁹¹ :

(花押影)

くちきのたんとおころの下人のかうらいくうしの事、へちのきとしてさしお
くところなり、そのむねをそんちすへき也、

貞治四 十一月十三日

うゑのつかいよさう

ミネのさた人等中

¹⁹⁸⁸ ODA Fujio, 2007 : 175-185 ; SASAYAMA Haruki, 2007 : 197 ; COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 1992 : 437-440.

¹⁹⁸⁹ La partie du Kanzeonji d'où a été excavée cette statue couvre une période d'occupation allant du second IX^e au XV^e siècle, avec un pic d'activité au XIV^e siècle. Des céladons du Koryō de la seconde moitié du XIV^e siècle ont également été excavés sur ce même site (MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU, 1989 : 57 ; 73-74). Il s'agit de l'une des rares statues bouddhiques coréennes excavées au Japon et pour lesquelles on possède un contexte archéologique — la plupart sont encore conservées dans les réserves des temples et sanctuaires. Cf. MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU, 2014 : 73.

¹⁹⁹⁰ ARAKI Kazunori, 2017 : 23.

¹⁹⁹¹ Cf. *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4603.

(Signature)¹⁹⁹²

« Concernant les taxes du Koryō des *genin* de l'administrateur des champs de Kuchiki¹⁹⁹³, exemption en est faite à titre exceptionnel. Veuillez en prendre note.

An 4 de l'ère Jōji 11^e mois, 13^e jour

À Yozō, envoyé supérieur

Aux administrateurs de Mine »

Il s'agit ainsi d'une lettre adressée aux potentats locaux du district de Mine, sur la côte ouest de l'île¹⁹⁹⁴, exemptant les *genin* (esclaves) rattachés à l'« administrateur des champs » (*tadokoro* 田所) de Kuchiki d'une taxe ordinairement prélevée sur leurs activités au Koryō¹⁹⁹⁵. Un autre manuscrit, provenant des archives de la maison Ōyama (大山氏) de Tsushima¹⁹⁹⁶, signé de la main de Tsuneshige et adressé à un certain Seigneur Ōyama Kunai Saemon (大山宮内さへもん殿) en 1369, explique que « concernant les taxes des deux navires de Ōyama¹⁹⁹⁷ traversant au Koryō, elles sont pour l'instant suspendues »¹⁹⁹⁸. Ce sont les deux seuls manuscrits concernant ces « taxes du Koryō » datant de l'époque de Tsuneshige. On en compte également deux autres datant de

¹⁹⁹² Il s'agit de la signature de Tsuneshige.

¹⁹⁹³ Ce toponyme n'apparaît plus sur les cartes modernes, mais il est mentionné dans le *Haedong chegukki* 海東諸國記 sous la graphie « Kujigip'o » 仇知只浦, et placé sur les cartes juste au sud de la rade de Mine (« Minyōp'o » 美女浦).

¹⁹⁹⁴ Mine est le district où se trouve le sanctuaire Kaijin de Kisaka (木坂海神社), qui était à cette époque l'un des deux plus importants centres religieux de l'île.

¹⁹⁹⁵ Les *genin* étant une population servile, il n'est pas ordinaire qu'ils doivent s'acquitter de taxes à la manière des gens libres (*hyakushō* 百姓). On peut toutefois tracer ici un parallèle avec les *kaifu* de la région de Matura, des *genin* servant sur des navires et qui devaient également s'acquitter de taxes, probablement parce qu'il était plus compliqué pour les seigneurs d'exercer un contrôle strict sur les activités de *genin* rattachés à un navire que sur celles de *genin* rattachés à une terre. Cf. *supra*, p. 425.

¹⁹⁹⁶ Les Ōyama (大山氏), aussi appelés Ōyama-Oda (大山小田氏), étaient un clan influent de Tsushima, proche des Sō, basé dans l'actuel village de Ōyama (大山 ; au fond de la baie d'Asō), et dont les revenus provenaient principalement des activités maritimes, telles que le saunage et la pêche. La famille a conservé un fonds d'archives conséquent, allant de l'époque Kamakura à l'époque Sengoku, une mine d'informations précieuses pour la connaissance des systèmes fiscaux et de la situation intérieure de l'île au Moyen Âge (OSA Setsuko, 1987 : 84 ; SEKI Shūichi, 2007 : 165).

¹⁹⁹⁷ On ignore si les Ōyama n'employaient que deux navires pour leurs activités au Koryō, ou bien s'ils en employaient davantage mais que les taxes ne portaient que sur deux de ces navires.

¹⁹⁹⁸ かうらわたりの大山ふね二そうのくうしの事、さしおき申所如件 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4779).

l'époque de Sumishige, l'un daté de 1389¹⁹⁹⁹, et le second non daté, mais évoquant « l'année du cheval prochaine » (*kitaru muma no toshi* 來むまのとし²⁰⁰⁰), qui, compte tenu des dates du pouvoir de Sumishige (1374-1393) correspond soit à 1378, soit à 1390, plaçant ainsi le document en 1377 ou 1389.

L'interprétation à donner à ce terme de « taxes du Koryō » est sujette à débats entre historiens. Pour Nakamura Hidetaka²⁰⁰¹ et Yi Young²⁰⁰², il désigne une taxe prélevée sur les navires pirates, tandis que Tanaka Takeo²⁰⁰³ ou Osa Setsuko²⁰⁰⁴ y voient une taxe sur les activités commerciales avec le continent. Argumentant que cette taxe continua à être prélevée au xv^e siècle après l'arrêt des raids pirates, et que vers 1368-1369, Tsuneshige engagea des relations diplomatiques avec le Koryō²⁰⁰⁵, Seki Shūichi estime également qu'il est plus probable qu'il s'agisse d'une taxe sur les activités commerciales²⁰⁰⁶. D'autres encore, comme Saeki Kōji²⁰⁰⁷, se refusent à trancher. Il nous semble toutefois pour notre part que le fait que cette taxe n'apparaisse dans les sources qu'à partir de la seconde moitié du xiv^e siècle, quand la piraterie entre en activité, est significatif, car comme nous l'avons expliqué, il n'existe aucune donnée claire permettant d'établir l'existence d'un commerce privé entre le Japon et le Koryō au xiv^e siècle²⁰⁰⁸. Il est exact qu'une taxe sur les activités commerciales avec la Corée existait au début du xv^e siècle, dont furent d'ailleurs exemptés certains chefs pirates tels que les Sōda²⁰⁰⁹. Mais les relations commerciales entre la Corée et Tsushima n'étant inaugurées qu'au début du Chosŏn, il n'y a aucune

¹⁹⁹⁹ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6096.

²⁰⁰⁰ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6715.

²⁰⁰¹ NAKAMURA Hidetaka, 1965, rééd. 1970, vol. 1 : 318 ; 320-321.

²⁰⁰² Yi Young, 1999 : 151-152.

²⁰⁰³ TANAKA Takeo, 1975 : 143-144. Tanaka évoque curieusement l'existence d'un autre document mentionnant ces « taxes du Koryō », daté de 1370, mais nous n'avons pas pu confirmer son existence. Il semble plutôt qu'il s'agisse d'une erreur de la part de Tanaka.

²⁰⁰⁴ OSA Setsuko, 1987 : 84.

²⁰⁰⁵ Le problème de cette interprétation est que la « taxe du Koryō » apparaît dans les sources avant que Tsuneshige n'engage ses relations diplomatiques avec le Koryō, et se poursuit durant les années 1380, alors que le Koryō et Tsushima n'entretiennent plus de relations diplomatiques. Il est toutefois exact que le manuscrit concernant les « taxes des deux navires de Ōyama traversant au Koryō » daté du 5 du 7^e mois de 1369, correspond à la période où Tsuneshige avait convenu d'un accord avec le Koryō concernant la répression de la piraterie (cf. *supra*, p. 441), mais cet accord fut rompu quasiment au même moment où Tsuneshige prononça cette exemption à l'encontre des Ōyama. La cour du Koryō fut en effet avertie du départ des Japonais installés à Kōje et Namhae le 9 du 7^e mois, soit quatre jours plus tard (KRS : 41, 25b-26a, 1369.7.9). Par conséquent, il nous paraît impossible de tracer un quelconque lien entre les « taxes du Koryō » et l'activité diplomatique des Sō.

²⁰⁰⁶ SEKI Shūichi, 2007 : 173 ; SEKI Shūichi, 2012 : 92.

²⁰⁰⁷ SAEKI Kōji, 2008 : 19.

²⁰⁰⁸ Cf. *supra*, « I.3.B.1 Des échanges restreints ».

²⁰⁰⁹ Elle apparaît souvent dans les sources sous le terme de « taxes des navires de Corée » (*Kōraisen no mikūji* 高麗船之御公事). Cf. *infra*, p. 740.

raison de présumer que les « taxes du Koryō » des années 1360 et 1380 concernaient le commerce. En sus, l'analyse des circulations matérielles entre la Corée et le Japon, qu'il s'agisse des céramiques ou des objets liturgiques, démontre qu'elles connurent un essor rapide à partir de la seconde moitié du XIV^e siècle coïncidant avec le développement de la piraterie²⁰¹⁰, de sorte qu'il nous semble bien plus naturel de supposer que cette « taxe du Koryō » reflète la nouvelle réalité économique de l'île, c'est-à-dire l'apport économique de l'activité pirate. En d'autres termes, il s'agissait selon toute vraisemblance d'une taxe sur les cargaisons des navires pirates. Si les modalités exactes de cette taxe sont inconnues, on peut supposer que les navires revenant du Koryō devaient s'acquitter d'une portion du butin. Cette taxe étant perçue par l'intendant domanial, c'est-à-dire le seigneur Shōni, cela expliquerait que le Dazaifu devint ainsi l'un des pôles des circulations matérielles induites par la piraterie, pas tant en raison de sa place dans les réseaux économiques de l'archipel que du fait de ses liens politiques avec Tsushima.

Enfin, un autre manuscrit permet de jeter un éclairage quelque peu différent sur la façon dont Shōni Yori-hisa se procurait les biens rapportés dans les cales des navires pirates. Il s'agit d'une lettre - apparemment courte et anecdotique, non datée - portant la signature de Hontsū (本通), nom bouddhique adopté par Yori-hisa vers la fin de 1360 ou début de 1361²⁰¹¹, ce qui nous permet de dater le document de la période 1360-1371 (date de la mort de Yori-hisa) :

合薬のためニ入候事候、しやかうのへそ一被尋進候者目出候、謹言、

十月十一日

本通 (花押)

須母藤次殿²⁰¹²

« Il s'agit de [produits] nécessaires pour les remèdes. Si vous pouviez trouver et m'apporter une dose de musc, j'en serais fort heureux. Respectueusement,

le 11 du 10^e mois

Hontsū (signature)

²⁰¹⁰ Cf. *supra*, « II.2.C Les circuits économiques de la piraterie ».

²⁰¹¹ Yori-hisa se retira en religion à une date inconnue mais comprise entre le 9^e mois de 1360 (*Nanbokuchō Ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4227) et le 12^e mois de 1361 (*Nanbokuchō Ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4330).

²⁰¹² *Nanbokuchō Ibun – Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6686.

Au Sire Sumo Tōji »

La lettre est donc adressée à un certain Sumo Tōji (須母藤次 ; ?-?). Les Sumo (須母) étaient un clan de Tsushima, implantés dans la petite localité actuelle de Sumo (洲藻 ; dans le village de Mizushima 美津島) sur la rive sud de la baie d'Asō, et vassaux directs des Shōni²⁰¹³. Aussi comprend-on que cette lettre est une requête de Yorihisa à un potentat de l'île pour que celui-ci lui trouve du musc. Au Moyen Âge, le musc, fabriqué à partir d'une glande du chevreton porte-musc (jap. *jakōjika* 麝香鹿), était très apprécié de l'élite japonaise utilisé comme encens servant à chasser les mauvais esprits et souvent placé sous l'oreiller pour prévenir les mauvais rêves²⁰¹⁴. Or, le Japon n'en produisait pas, aussi était-il importé à grands frais grâce au commerce avec la Chine, mais aussi depuis la Corée²⁰¹⁵, et faisait d'ailleurs parfois partie des cadeaux diplomatiques offerts par le Koryō et le Chosŏn aux envoyés japonais²⁰¹⁶. Compte tenu du fait que Sumo Tōji était établi à Tsushima et qu'une flotte pirate était alors active au Koryō et dans le nord de la Chine et ramenait chaque année toutes sortes de cargaisons étrangères dans l'île, nous en déduisons que Yorihisa passa une commande directe pour se procurer grâce aux flottes

²⁰¹³ Les Sumo font leur première apparition dans les sources dans un document daté de 1333, dans lequel Shōni Sadatsune (少式貞経 ; 1272-1336), père de Yorihisa, accorda au seigneur Sumo Kunai (須茂宮内 ; ?-?) le droit de percevoir directement les revenus des terres domaniales (*jitōbun* 地頭分) de Sumo (*Kamakura ibun*, vol. 41, n°32453-2, p. 370 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 23), probablement en récompense de services rendus lors des combats contre l'inspecteur général du Chinzei Hōjō Hidetoki (北条英時 ; ?-1333) cette même année. Compte tenu de la rareté des terres à Tsushima, la récompense n'était pas insignifiante. Les Sumo possédaient la charge d'abbé du sanctuaire Tenmangū de Kōfu à Tsushima (*Tsushima shima Kōfu Tenmangū miyajī shiki* 對馬嶋國府天満宮々司職) (*Nanbokuchō Ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4357), et faisaient donc partie de l'élite religieuse et politique de Tsushima. Nous possédons très peu de manuscrits signés de la main de Yorihisa dans les archives des maisons de Tsushima, les Sō se chargeant généralement de relayer les ordres des Shōni dans l'île. Les Sumo sont ainsi l'un des rares clans à avoir directement correspondu avec Yorihisa (*Nanbokuchō Ibun – Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4357), ce qui suggère qu'ils étaient des vassaux directs des Shōni, et occupaient de ce fait une position élevée dans l'île.

²⁰¹⁴ TANAKA Takeo, 1951 : 34-35 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 67.

²⁰¹⁵ Le musc était même un des produits d'export coréens les plus réputés, tant au Japon qu'en Chine. Cf. *Zhufanzhi* : 1, « Pays du Silla » (新羅國).

²⁰¹⁶ Le musc figurait parmi les cadeaux diplomatiques offerts par le roi du Koryō au Japon en 1079 (*Chōya gunzai* : 20, « Missive du Koryō » 高麗牒). Il fut aussi parfois offert à des envoyés japonais à l'époque du Chosŏn, comme par exemple en 1462 (CWS : 1462.12.14 [1]). Par ailleurs, en 1417, Shōni Mitsusada (少式満貞 ; 1394-1433), arrière-petit-fils de Yorihisa, fit don au shogun Ashikaga Yoshimochi (足利義持 ; 1386-1428) de présents témoignant de ses bons rapports avec ce dernier : cent ligatures de monnaie (soit cent mille pièces, une somme considérable), deux nattes et une peau de chevreton porte-musc (*jakō kawa* 麝香皮). On estime que Shōni Mitsusada se procura cette peau et ces nattes grâce au commerce avec la péninsule coréenne (COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 2002 : 574-575).

pirates un produit dont il avait un besoin particulier : le musc²⁰¹⁷. Une telle demande de denrée de luxe s'explique par le fait que Yori-hisa avait sans doute l'habitude que les Sumo lui procurent ce genre de produits étrangers. Nous ignorons si Sumo Tōji prenait directement part aux razzias sur le continent, ou s'il avait simplement un accès privilégié aux cargaisons qui transitaient par Tsushima, mais ce document permet en tout cas d'établir que Yori-hisa éprouvait un vif intérêt pour les biens volés sur le continent et qui transitaient par son domaine de Tsushima, et qu'il passait parfois commande à ses vassaux lorsqu'il recherchait des denrées particulières. Il montre par ailleurs que même après que Yori-hisa eut perdu le contrôle du Dazaifu²⁰¹⁸, il continuait à tirer profit de l'activité pirate, Tsushima restant sous son autorité jusqu'en 1369.

On constate ainsi que Tsuneshige et Yori-hisa avaient non seulement le pouvoir de faire interdire la piraterie bien qu'ils n'en fissent rien jusqu'en 1367, et qu'ils tiraient de surcroît profit de l'activité pirate sur le continent. La difficulté est de savoir si, comme l'affirme Yi Young, Yori-hisa ordonna expressément aux pirates d'aller piller les côtes du Koryō, où bien s'il tira simplement parti d'une situation de fait, offrant protection aux pirates en échange du versement d'une portion de leur butin et leur laissant consommer ou écouler sur les marchés le reste de la cargaison. Le fait que la piraterie soit apparue subitement en 1350, rassemblant dès la première année une centaine de navires et des milliers d'hommes, des effectifs particulièrement imposants pour le Japon de l'époque, et le fait qu'une seule flotte était active pour la majeure partie de la période 1350-1368²⁰¹⁹, nous orientent plutôt vers le premier cas.

En revanche, l'idée que la piraterie fut ainsi placée sous l'autorité des Sō et des Shōni au-delà de 1369²⁰²⁰ nous paraît aller à l'encontre des faits historiques. Comme nous l'avons expliqué, Sō Tsuneshige passa dans le camp de la cour du Sud en 1369, au même moment où les accords passés entre Tsuneshige et le Koryō furent rompus et que la

²⁰¹⁷ Tanaka Takeo estime que le musc mentionné dans ce document fut importé via les Ryūkyū au Japon, soulignant qu'au Moyen Âge, Tsushima développa un vaste réseau d'échanges reliant Okinawa, Kyūshū et la Corée (TANAKA Takeo, 1951 : 34-35). Si cela est en effet avéré à partir de la fin du XIV^e siècle ou début du XV^e siècle, les réseaux d'échanges entre Tsushima et les Ryūkyū ne semblent se développer au plus tôt qu'à partir des années 1370, aussi est-il encore un peu tôt pour envisager que ce Sumo Tōji soit actif via ce réseau, d'autant que les jonques de commerce avec le sud de la Chine continuaient à circuler à cette époque, puisque ce document est antérieur à l'interdit maritime des Ming. Il n'était donc *a priori* pas nécessaire de passer par les Ryūkyū ou par Tsushima pour s'en procurer.

²⁰¹⁸ Yori-hisa entra en religion à peu près au même moment qu'il fut chassé du Dazaifu par Kaneyoshi, en 1361. Ce manuscrit date donc de la période où Yori-hisa et son fils Fuyusuke étaient en exil.

²⁰¹⁹ Cf. *supra*, « II.1.B.1 Combien de flottes ? ».

²⁰²⁰ C'est notamment la position de Yi Young (voir par exemple Yi Young, 2013 : 47-83).

piraterie repris de plus belle sur les côtes coréennes. Cela signifie que Yori-hisa et son fils aîné Fuyusuke perdirent le contrôle de l'île et ne le récupérèrent jamais, l'île ne repassant dans le camp du *bakufu* qu'après leur mort. Sō Tsuneshige intégra dès lors le vasselage de Shōni Yorizumi, fils cadet de Yori-hisa en rébellion contre ce dernier depuis 1359 et qui occupait le Dazaifu sous les ordres de Kaneyoshi depuis le départ de son père et de son frère aîné en 1361. Il se trouve que lorsque le bol estampillé « Tombe Chōng » fut importé au Kanzeonji du Dazaifu (entre 1365 et 1374), le monastère était sous le contrôle de Yorizumi²⁰²¹. Il semble donc que ce dernier profitait également des circuits économiques alimentés par la piraterie. On peut supposer que tant que Tsuneshige était en vie et sous ses ordres, Yorizumi conservait un certain degré d'influence sur les flottes pirates. Mais à partir du moment où le neveu et successeur de Tsuneshige, Sumishige, prit le pouvoir à Tsushima en 1374, il paraît douteux que Yorizumi parvint à conserver la moindre influence politique sur les potentats de l'île, tant en raison de l'ingérence d'Imagawa Ryōshun dans les affaires locales à partir de 1376 que de l'impuissance de Sumishige à s'imposer dans l'île y compris sur les chefs pirates. Plusieurs documents nous permettent en effet d'entrevoir le fait que Sumishige peinait à imposer sa volonté à Tsushima. Le premier de ces éléments est le stoupa de la rade de Naiin (内院), à Tsutsu (豆敷), sur la pointe sud de l'île et proche du sanctuaire Takuzutama. Cette rade compte quatorze *gorintō* en pierre de Hibiki ainsi qu'un imposant *hōkyōintō* en granite de Mikage de 2,40 mètres de haut²⁰²², des stoupas importés à Tsushima entre la seconde moitié du XIV^e et première moitié du XV^e siècle grâce à la prospérité économique générée par la piraterie sur le continent²⁰²³. Or, l'un de ces stoupas comporte une épigraphe commémorant sa date d'érection, au 7^e mois de l'an 7 de l'ère Ōan (応安), c'est-à-dire 1374. Ōan est un nom d'ère de la cour du Nord, mais Sumishige, qui succéda à Tsuneshige à la même période,

²⁰²¹ Nous possédons une indication claire de la présence de Yorizumi au Kanzeonji durant les années 1360 grâce à une épigraphe sur le piédestal d'un stoupa, excavé en 1990 sur les vestiges du monastère. Cette épigraphe commémore la date de l'érection du stoupa, le 11^e mois de l'an de l'ère Shōhei (正平 ; nom d'ère de la cour du Sud), soit 1367, et son commanditaire : « Fujiwara Yori[?], Adjoint mineur du Dazai » (*Dazai no Shōni Fujiwara Yori[?] 大宰少式藤原頼□□*). Le dernier caractère du nom est illisible, mais compte tenu de l'année (1367) et de l'utilisation d'un nom d'ère de la cour du Sud, il ne peut pas s'agir de Yori-hisa. Ce fut donc Yorizumi qui dédia le monument au Kanzeonji en 1367. Cf. COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 2002 : 488-489.

²⁰²² Il s'agit de l'un des plus grands stoupas de Tsushima. Ōishi Kazuhisa estime que ce stoupa *hōkyōintō* date de la seconde moitié du XIV^e siècle sur la base de l'analyse stylistique. Cf. ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 205 ; SEKI Shūichi, 2012 : 52-53. Ces stoupas ont été classés au patrimoine préfectoral de Nagasaki. Cf. site officiel de la préfecture de Nagasaki. URL : <http://www.pref.nagasaki.jp/bunkadb/index.php/view/760> (consulté le 05/05/2020).

²⁰²³ Cf. *supra*, p. 419.

soutenait encore la cour du Sud. Si l'on ignore qui fit ériger ces stoupas, il s'agit d'une indication claire quant au fait que Sumishige devait faire face à l'opposition de certains notables locaux qui avaient quant à eux accès aux revenus économiques de la piraterie comme le suggère leur capacité à importer à grands frais des stoupas du Kansai.

Un autre élément permettant de démontrer l'incapacité de Sumishige à subjuguer les pouvoirs locaux de l'île concerne la perception des « taxes du Koryō ». Comme le fait remarquer Seki Shūichi, alors que les deux manuscrits mentionnant cette taxe à l'époque de Tsuneshige sont des exonérations temporaires, les deux manuscrits datant de l'époque de Sumishige sont des sommations de paiement²⁰²⁴. Par ailleurs, dans un manuscrit non daté, Sumishige nomma Ōyama Saemongorō (大山さ衛門五郎 ; ?-?), le patriarche du clan Ōyama (qui avait été exempté en 1369 des « taxes des deux navires de Ōyama traversant au Koryō »), « gestionnaire suppléant des îles et monts à l'intérieur de [la baie d']Asō », avec pour charge de percevoir au nom de l'intendant domanial (le seigneur Shōni) les taxes des potentats de cette baie, dont faisaient nul doute partie les « taxes du Koryō ». Le contenu de ce manuscrit est tel que suit :

又此間此所御公事以下者、となたへさたして候哉、相尋候て、御公事以下
とり可有進上候、

對馬嶋麻生内嶋山之代官職事、所預置也、任先例、御公事以下、可有取進
上状如件、

十一月七日

澄茂 (花押)

大山さ衛門五郎殿²⁰²⁵

« Par ailleurs, à qui est ordonné le règlement des taxes de ce lieu ces temps derniers ? Veuillez vous en enquérir, prélever les taxes et [nous] les présenter. Concernant la charge de gestionnaire suppléant des îles et monts à l'intérieur de [la baie d']Asō, celle-ci vous est confiée. Veuillez prélever les taxes et autres

²⁰²⁴ SEKI Shūichi, 2012 : 91.

²⁰²⁵ *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6716.

[impôts] et [nous] les présenter conformément aux précédents. Ainsi les termes de la présente,

11^e mois, 7^e jour

Sumishige (signature)

Au Sire Ōyama Saemongorō »

Les Ōyama avaient ainsi à charge la gestion des recettes fiscales à l'intérieur de la baie d'Asō, espace économique central de l'île d'où était issu nombre des groupes pirates qui attaquait le Koryō²⁰²⁶. Cela expliquerait pourquoi plusieurs dignitaires coréens capturés en 1396 par la flotte de Sōda Saemontarō, chef pirate basé à Ozaki (尾崎), à l'entrée de la baie d'Asō, furent retenus à Wadanoura (和田の浦²⁰²⁷), une rade jouxtant le village d'Ōyama et qui appartenait à Ōyama Saemongorō²⁰²⁸. Cependant la première partie du manuscrit montre qu'au moment où Sumishige nomma Saemongorō à la charge de « gestionnaire des suppléant des îles et monts à l'intérieur de la baie d'Asō, il ignorait « à qui [était] ordonné le règlement des taxes de ce lieu ces temps derniers ». Le lieu en question n'est pas précisé mais il est probable, compte tenu de la suite du manuscrit, qu'il s'agît soit d'un lieu de la baie d'Asō, soit de la baie d'Asō dans son ensemble. Par conséquent, Sumishige peinait non seulement à percevoir les taxes de l'île y compris les « taxes du Koryō », c'est-à-dire donc les taxes sur les navires pirates, mais il ignorait même dans certains cas qui percevait les taxes de certaines rades. Autrement dit, si le système des « taxes du Koryō » existait encore en 1389²⁰²⁹, du moins théoriquement, nombre des

²⁰²⁶ Comme nous le verrons dans la partie suivante, lorsque le Chosŏn lança une expédition contre Tsushima pour punir les pirates, la flotte attaque en priorité la baie d'Asō. Certains pirates, en particulier les Sōda 早田氏, étaient implantés sur la rive sud dans l'embouchure de la baie, au niveau de l'actuel village de Ozaki 尾崎. Notons au passage que les Sumo, vassaux directs des Shōni, étaient également établis sur la rive sud de la baie d'Asō.

²⁰²⁷ Ce fait est rapporté dans la nécrologie de Yi Ye (李藝 ; 1373-1445) contenue dans les Annales de la cour du Chosŏn : CWS : 1445.2.23 [2].

²⁰²⁸ Sumishige confirma en 1376 que Ōyama Saemongorō était autorisé à percevoir en tant que revenus personnels (*kyūbun* 給分) les « taxes ordinaires de la rade de Wada » (« *Wada no ura no kōrei no mikūji* » わたの浦のこうれいの御くうし). Cf. *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5354. Ce titre de possession fut confirmé par le seigneur Sō Sadashige en 1401 (cf. SEKI Shūichi, 2007 : 174).

²⁰²⁹ Comme nous l'avons expliqué plus haut, l'un des deux manuscrits concernant les « taxes du Koryō » à l'époque de Sumishige est daté de 1389. Il est d'ailleurs adressé à Ōyama Saemongorō : « Concernant les taxes du Koryō à Tsushima, leur règlement doit être effectué tel qu'il a été précédemment énoncé. La part précédente doit de plus être laissée sans règlement » つしまのかうらい御公事、先立申て候まゝさたあるへく候、先立分もふさたに及へく候 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6096). Comme souvent, l'interprétation du manuscrit est délicate, mais il semble que Sumishige ordonne à Saemongorō de s'acquitter de la « taxe du Koryō », tout en l'exonérant de la part précédente (de l'année précédente ?), restée impayée. L'expression « taxes du Koryō à Tsushima » est à relever : elle pourrait signifier que Saemongorō

résidents de l'île visés par cette taxe ne s'en acquittaient plus privant Sumishige, et *a fortiori* les Shōni, de ces revenus économiques. Il est donc clair que l'activité pirate échappait complètement à l'autorité de Sumishige, et par extension à celle de ces suzerains, qu'il s'agisse des Shōni ou d'Imagawa Ryōshun. Dès lors, il paraît impossible d'estimer qu'aucune puissance féodale, qu'il s'agisse des Shōni, des Sō ou de tout autre seigneur, exerçait encore un contrôle sur les pirates qui fonctionnaient vraisemblablement de façon autonome. C'est d'ailleurs peu de temps après que Sumishige prit le pouvoir dans l'île qu'eut lieu au Koryō l'affaire de Tō Tsunemitsu, un chef pirate qui en 1375 proposa sa reddition au Koryō en échange de terres dans la péninsule²⁰³⁰. Si ces négociations se soldèrent par un échec, d'autres flottes pirates négocièrent également leur reddition à partir de 1396, amorçant un processus durable de pacification des rapports entre la Corée et la Japon²⁰³¹. Or, on voit difficilement en quoi ces redditions, qui semblent avoir été menées sur la seule initiative des chefs pirates, pouvaient profiter à un éventuel pouvoir tutélaire au Japon. Il semble plutôt que Tō Tsunemitsu, poussé par un contexte politique trouble à Tsushima en raison du schisme au sein de la maison des Sō mais aussi des Shōni, recherchait de meilleures conditions de vie au Koryō.

En conclusion, si la thèse de l'implication directe de Shōni Yoriyasa et Sō Tsuneshige dans l'apparition de la piraterie nous semble pertinente pour rendre compte de son développement soudain et de son fonctionnement au cours des deux premières décennies de son histoire, elle ne se vérifie plus au-delà des années 1370. Il est en effet clair que la piraterie s'affranchit de l'influence politique de ces deux clans à partir de ces années, au moment où son activité s'accélérait au Koryō et que le nombre de flottes actives se multipliait. Tous les groupes qui participèrent aux razzias durant ces années n'étaient pas originaires de Tsushima, nombre étant basés dans la baie de Hakata ou encore dans le Sud

avait la charge de prélever l'ensemble des « taxes du Koryō » de l'île pour le compte du seigneur, ou bien que cette même sommation de paiement avait été diffusée à l'ensemble des vassaux de l'île, et que seul cet exemplaire nous est parvenu. Les documents émis par Tsuneshige n'employaient en tout cas pas cette formule, tandis que les deux documents émis par Sumishige emploient une formule similaire. Le second document, dont l'année n'est pas spécifié mais qui parle de « l'année du cheval prochaine », le plaçant ainsi en 1378 ou 1389 (nous penchons pour cette seconde hypothèse compte tenu du fait que l'autre manuscrit traitant des « taxes du Koryō » date de cette même année), emploie l'expression de « taxes du Koryō des huit mers de Tsushima » つしまの嶋の八かいのかうらいくうし (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6715), l'expression « huit mers » faisant référence aux huit districts de l'île (SEKI Shūichi, 2012 : 96). L'emploi de cette expression suggère donc que l'ensemble de l'île était concerné par cette « taxe du Koryō », mais aussi que Sumishige peinait à les percevoir pour l'ensemble de l'île, et non pas seulement dans quelques cas isolés.

²⁰³⁰ Cf. *supra*, p. 262.

²⁰³¹ Cf. *infra*, p. 604.

de Kyūshū. Nul doute que l'affaiblissement du pouvoir des Shōni et des Sō leur ouvrit la route vers le Koryō en leur permettant de faire étape à Tsushima avant de faire voile vers les côtes coréennes.

II.2.D.3 Kaneyoshi et les forces de la cour du Sud

Si Yorizumi parvint à faire main basse sur les réseaux pirates basés ou transitant par Tsushima, au moins pour quelques années après 1369, cela signifierait donc que Kaneyoshi, suzerain de Yorizumi, fut lui-même en mesure, par l'intermédiaire de ce dernier, d'influer sur l'activité pirate. Comme nous venons de l'expliquer, le passage de Tsushima dans la sphère d'influence de Yorizumi et de la cour du Sud coïncide avec la rupture des accords passés entre Tsuneshige et la cour du Koryō et la reprise de la piraterie dans la péninsule, après deux ans de trêve. On ignore la raison de cette reprise, soit que Tsuneshige la décida de sa propre initiative, soit que Yorizumi l'ordonna, soit encore qu'elle fut dictée par les besoins économiques des populations insulaires. Cependant la concomitance chronologique entre les deux événements est à relever, puisque la reprise de la piraterie signifiait que le nouveau seigneur de l'île était désormais en mesure de percevoir les revenus fiscaux générés par cette activité, du moins jusqu'à la mort de Tsuneshige vers 1374.

Cela conduit ainsi à s'interroger sur le rapport de Kaneyoshi et de la cour du Sud à la piraterie sur le continent. La possible implication de Kaneyoshi a été envisagée pour la première fois par Fujita Akira, dans son ouvrage consacré à cette figure historique publié en 1916. Selon Fujita, Kaneyoshi voyait dans la piraterie un outil diplomatique pratique lui permettant de monopoliser les échanges avec la Chine ainsi qu'un moyen de soutenir son action militaire dans la lutte contre Ryōshun²⁰³². Cette thèse a été régulièrement reprise et complétée par certains historiens²⁰³³, mais connaît aussi ses détracteurs²⁰³⁴.

²⁰³² FUJITA Akira, 1916 : 448-449.

²⁰³³ Voir par exemple INAMURA Kenpu, 1957 ; KAWAZOE Shōji, 1964 : 163-165 ; SATO Shin'ichi, 1974 : 496 ; Yi Young, 12/2008 ; SMITS, Gregory, 2019 : 46-49.

²⁰³⁴ Tanaka Takeo estime par exemple que Kaneyoshi n'avait aucune autorité sur les pirates (TANAKA Takeo, 1975, rééd. 2002 : 98-99).

Les connections de la cour du Sud avec les pirates et *akutō* de Honshū et Shikoku sont bien connues, et sont d'ailleurs souvent citées comme l'un des facteurs déterminants ayant permis le maintien de ce pouvoir dissident pendant plus de cinq décennies²⁰³⁵. Kaneyoshi fut d'ailleurs largement tributaire du soutien de chefs pirates pour rejoindre les côtes de Kyūshū. Il fut ainsi accueilli pendant plus de deux ans, de 1337 à 1339, par le clan Kutsuna (忽那氏) dans les îles du même nom²⁰³⁶. Or, les Kutsuna étaient des pirates notoires, au sens de *kaizokushu* (海賊衆), c'est-à-dire des groupes qui ne faisaient pas partie des structures de pouvoir officielles de la société médiévale, mais qui contrôlaient un espace maritime grâce à leurs forces navales et tiraient leurs revenus de diverses activités, tels que le transport et le commerce, mais aussi la perception de péages illicites sur les navires passant dans les chenaux entre les îles dont ils contrôlaient les accès²⁰³⁷. Les Kutsuna prirent ainsi en charge Kaneyoshi et sa suite, leur fournissant vivres et vêtements durant le temps de leur séjour, et les transportèrent ensuite jusqu'à Kyūshū. Ils participaient également aux combats pour le compte de la cour du Sud, accueillèrent leurs émissaires, et étaient de même en contact avec les pirates de Kumano (熊野), dans la province de Kii (紀伊國), également soutiens de la cour du Sud²⁰³⁸. Ces groupes pirates participèrent de surcroît aux opérations militaires de Kaneyoshi à Kyūshū, lorsque celui-ci vint d'abord séjourner dans la forteresse de Taniyama (谷山城), à Satsuma, situé à neuf kilomètres à peine au sud de la forteresse du Tōfukuji (東福寺城), base des Shimazu, protecteurs militaires de Satsuma et d'Ōsumi et vassaux du *bakufu*. Shimazu Sadahisa (島津貞久 ; 1269-1363) ne pouvait tolérer un tel acte de provocation, et croisa régulièrement le fer avec les Taniyama durant les cinq années où Kaneyoshi y élit résidence, sans toutefois parvenir à les éradiquer. Le 27 du 5^e mois de 1347, Sadahisa fut alerté de l'approche d'une flotte de « pirates de Shikoku et du Chūgoku ». Le 29, la flotte, ayant opéré comme prévu la jonction avec les troupes de Taniyama, s'empara de nuit de la forteresse de Hamazaki (浜崎城, probablement juste au sud de la forteresse du Tōfukuji), forçant les forces des Shimazu à se replier en position défensive dans la forteresse de Tōfukuji. Finalement, le 3 du 6^e mois, les troupes du Sud lancèrent un assaut coordonné par terre et par mer, mais échouèrent à s'emparer du château et furent contraintes au

²⁰³⁵ AMINO Yoshihiko, 2013 : 368.

²⁰³⁶ Ces îles sont situées dans la province d'Iyo 伊豫國, dans la partie occidentale de la mer Intérieure.

²⁰³⁷ Cf. *supra*, « I.4.B.1 Développement de la piraterie au Japon ».

²⁰³⁸ SATO Shinichi, 1974, rééd. 2008 : 326-327 ; 332-333 ; YAMAUCHI Yuzuru, 2011 : 68-82.

repli²⁰³⁹. Certains historiens rapportant cette affaire notent que les pirates possédaient plusieurs milliers d'hommes et trente navires²⁰⁴⁰ (soit près d'une centaine d'hommes par navire), ce qui serait surprenant compte tenu des capacités nautiques de l'époque. Il s'agit en réalité d'une confusion entre le moment où la flotte est aperçue, comptant alors une trentaine de navires²⁰⁴¹, et la bataille à proprement parler, après que la flotte eut opéré la jonction avec les forces des Taniyama²⁰⁴². L'ennemi est alors décrit comme étant composé de « pirates de Kumano et autres, avec plusieurs milliers d'hommes²⁰⁴³ », mais le chiffre rend bien compte de l'ensemble des forces de la cour du Sud, y compris celles de Taniyama, aussi est-il probable que le nombre de pirates ait été en réalité bien inférieur. Considérant le nombre de navires, on peut estimer de façon réaliste que le nombre de pirates s'élevait à environ six cents hommes au maximum²⁰⁴⁴. L'estimation donne ainsi un ordre de grandeur des effectifs pirates que Kaneyoshi était capable de mobiliser.

Cette mobilisation des pirates de la mer Intérieure pourrait faire penser que Kaneyoshi fut lui-même impliqué dans l'apparition de la piraterie au Koryō et en Chine en 1350. Cependant comme nous l'avons expliqué plus haut, il ne semble pas que les pirates de la mer Intérieure aient participé aux razzias sur le continent²⁰⁴⁵. On ne connaît pas de connections particulières entre Kaneyoshi et les groupes pirates de Kyūshū durant les années 1340 et 1350, à plus forte raison de Tsushima et de Iki, du moins tant que Shōni Yoriyasa ne reconnaissait pas son autorité. Par ailleurs, les Kutsuna passèrent pour un

²⁰³⁹ YAMAUCHI Yuzuru, 2011 : 83-88 ; SEKI Shūichi, juin 2015 : 19-21.

²⁰⁴⁰ Voir par exemple SATO Shinichi, 1974, rééd. 2008 : 332.

²⁰⁴¹ *Nanbokuchō Ibun – Kyūshū no hen*, vol. 2, n°2328.

²⁰⁴² *Nanbokuchō Ibun – Kyūshū no hen*, vol. 2, n°2337 (« L'issue de la bataille était incertaine en raison du fait que les pirates de Shikoku et du Chūgoku avaient rejoint les scélérats de Taniyama [...] » ; 四国・中国の海賊等依相加谷山凶徒、合戦難儀 [...]) ; n°2338 ; n°2339. Voir aussi YAMAUCHI Yuzuru, 2011 : 84.

²⁰⁴³ *Nanbokuchō Ibun – Kyūshū no hen*, vol. 2, n°2338 ; n°2339 : 熊野海賊以下數千人.

²⁰⁴⁴ Les navires de cette flotte pirate sont désignés dans un manuscrit des archives des Aso (*Asoke monjo* 阿蘇家文書) sous le terme de *sekibune* 関船 (*Nanbokuchō Ibun – Kyūshū no hen*, vol. 2, n°2335), un terme dont le sens littéral est « navire de barrière », reflétant l'activité principale de ces navires pirates, qui interceptaient les navires passant dans les chenaux entre les îles sous leur contrôle pour prélever des droits de péage. Il s'agit de la première occurrence de ce terme de *sekibune*, qui en vint au XVI^e siècle à désigner une catégorie de navires relativement légers et de petite taille (mais malgré tout plus imposants que les navires du XIV^e siècle dont il est question ici) à usage militaire, qui portaient alors entre 40 et 70 membres d'équipage (en général une cinquantaine), et d'une capacité d'emport estimée entre 100 et 500 *koku*, soit environ 15 à 75 tonnes (ISHII Kenji, 1983 : 65-67 ; YAMAUCHI Yuzuru, 2011 : 86-87 ; 163-164 ; 174-175). Toutefois les navires dont il est question ici se conformaient sans aucun doute aux techniques de construction navale de l'époque, et ne portaient probablement pas plus d'une vingtaine d'hommes par navire.

²⁰⁴⁵ Cf. *supra*, p. 363.

temps dans le camp de Tadafuyu vers 1350²⁰⁴⁶, privant Kaneyoshi d'une partie importante de ses forces navales au moment même où la piraterie fit son apparition sur les côtes coréennes, de sorte qu'il paraît douteux qu'il ait pris la moindre part à la piraterie durant les années 1350-1360 jusqu'à ce que son vassal Shōni Yorizumi récupère la main sur Tsushima en 1369.

Quoiqu'aucune source n'atteste clairement de l'implication directe de Kaneyoshi dans la piraterie sous quelque forme que ce soit, d'autres éléments indirects permettent de l'envisager, notamment à partir des années 1370. Plusieurs historiens ont remarqué qu'en ce qui concerne le *bakufu* et Imagawa Ryōshun, réprimer l'activité pirate sur le continent et éradiquer les forces de la cour du Sud étaient les deux faces d'une même pièce²⁰⁴⁷. Les forces navales des partisans de la cour du Sud étaient une véritable épine dans le pied de Ryōshun, compromettant ses chances de succès face à Kaneyoshi. Lorsqu'en 1376, Hata Takeshi (波多武 ; ?-?), patriarche de l'une des plus puissantes maisons du Kami-Matsuratō, se déclara pour la cour du Sud²⁰⁴⁸, Ryōshun ordonna à ses vassaux d'installer des points de contrôle maritime (*funaaratame* 船改) sur les routes où circulaient les « navires de la cour du Sud » (*miyagatabune* 宮方舟) basés dans la baie

²⁰⁴⁶ Deux documents montrent que les Kutsuna rejoignirent Tadafuyu au plus tard le 28 du 7^e mois de 1350 (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 3, n°2812), et sont encore sous sa bannière au moins jusqu'au 26 du 12^e mois de la même année (*Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 3, n°2974).

²⁰⁴⁷ KAWAZOE Shōji, 1964 : 163-165 ; SATO Shin'ichi, 1974 : 496.

²⁰⁴⁸ Cette rébellion de Hata Takeshi contre le *bakufu* était avant tout motivée par une rivalité de longue date avec une autre maison du Matsuratō, les Ariura (有浦氏), proches cousins des Hata. Ariura Hiraku (有浦披 ; ?-1361), fils cadet de Sashi Tsutomu (佐志勤 ; ?-?), avait hérité des terres de Ariura de son père, mais avait également épousé la fille et héritière de Hata Takumu (波多巧 ; ?-?), Kagishi Kuso (彼岸久曾 ; ?-?), mariage en vertu duquel il possédait également les droits de succession sur les domaines de Hata. Après la bataille de Chikugogawa en 1359 et l'essor de la cour du Sud à Kyūshū, la plupart des familles du clan Matura passèrent dans le camp de Kaneyoshi, mais les Ariura furent une des seules familles à rester fidèles au *bakufu*. Hiraku fut ainsi tué avec son fils aîné, Morooka Tsuyoshi (諸岡強 ; ?-1361) dans les combats au Chikuzen en 1361. Les rênes de la maison Ariura revinrent ainsi à son fils cadet Iwau (祝 ; ?-1376), qui resta également dans le camp du *bakufu* durant les années 1360, alors que culminait l'influence de la cour du Sud à Kyūshū. Sur ce, Hata Hiroshi (波多廣 ; ?-?), frère cadet de Takumu, contesta la légitimité d'Iwau et revendiquait la succession des domaines de Hata. Lorsque Ryōshun arriva à Kyūshū et dépêcha son frère Nakaaki (Yoriyasu) à Kami-Matura pour tenter de remporter l'adhésion des maisons du Matsuratō à la fin de 1371, il se reposa sur Ariura Iwau pour convaincre les seigneurs locaux de se joindre à lui. Ceux-ci acceptèrent de se retourner contre la cour du Sud, y compris Hata Hiroshi, qui se retrouva toutefois dans une situation précaire quant à ses droits de succession, Iwau étant resté fidèle au *bakufu* pendant plus d'une décennie. Ainsi, dès 1373, des confrontations éclatèrent entre Hiroshi et Iwau, obligeant Ryōshun à arbitrer entre les deux maisons, mais ce dernier ne parvint pas à satisfaire Hata Hiroshi et son successeur Takeshi, qui repassa ainsi dans le camp de la cour du Sud en 1376, lors de la vague d'indignation suscitée par l'assassinat de Shōni Fuyusuke l'année précédente (MURAI Shōsuke, 11/1976 : 27-33). Cette querelle est bien documentée grâce aux archives des Ariura qui nous sont parvenues, mais il ne fait aucun doute que ce genre de conflits découlant des litiges autour des droits de succession furent légion au sein du Matsuratō.

d'Imari, dont les forces navales des Hata faisaient partie²⁰⁴⁹. Pour Yi Young, ces « navires de la cour du Sud » se livraient à la piraterie sur le continent²⁰⁵⁰, une interprétation possible compte tenu du fait que la région de Matsura était largement impliquée dans la piraterie sur le continent, quoique difficile à établir sur la seule base des sources textuelles. Il est cependant fort probable que des vassaux de la cour du Sud se soient livrés à la piraterie, d'où la volonté de d'y mettre un terme. Notons cependant que l'année où Ryōshun ordonna d'imposer ces points de contrôle maritime dans la baie d'Imari, il prit également les charges de protecteur militaire d'Iki et de Tsushima²⁰⁵¹, les deux principales bases des pirates et points de passage obligés vers la péninsule coréenne. En 1378, il dépêcha même un contingent de 168 hommes au Koryō pour lutter contre les pirates directement sur place²⁰⁵², une série de mesures énergiques qui renforcent l'idée que la répression de la piraterie avait également pour but d'affaiblir la cour du Sud²⁰⁵³. Cet état de fait se constate également par l'analyse de ses manœuvres militaires dans le Sud de Kyūshū.

Après l'assassinat de Shōni Fuyusuke et la rébellion de Shimazu Ujihisa, Imagawa Ryōshun se reposa sur Nejime Hisakiyo pour liguer les puissances subalternes du Sud de Kyūshū contre les Shimazu. En 1380, l'inspecteur général de Kyūshū était occupé à superviser la campagne contre le fief des Kikuchi au Higo, qu'il espérait soumettre avant le 8^e mois de cette année (il fallut en réalité un an de plus). Dans une lettre qu'il adressa à Hisakiyo au début du 6^e mois de cette année, il assura à ce dernier qu'il comptait, une fois le Higo pacifié, accorder toute son attention à la situation du Sud, et qu'il allait prochainement dépêcher auprès de Hisakiyo un certain Yoshihiro retiré (Yoshihiro Nyūdō 吉弘入道 ; ?-?)²⁰⁵⁴ en même temps que les forces d'un certain Mitarai Yakushi (御手洗薬師²⁰⁵⁵ ; ?-?), deux chefs pirates de la mer Intérieure. Ryōshun instruisit à cette

²⁰⁴⁹ *Matsuratō kankei shiryō shū*, vol.3, n°795 ; *Nanbokuchō ibun – Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5364.

²⁰⁵⁰ Yi Young, 2015 : 173-186.

²⁰⁵¹ OSA Setsuko, 1987 : 58-61 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 32-35.

²⁰⁵² KRS : 133, 36a, 1378.6. Les résultats de cette expédition furent très mitigés. La troupe parvint à capturer un navire pirate à Choyang (兆陽 ; prov. Chōlla du Sud) et à libérer 20 captives (KRS : 133, 36b, 1378.7), mais fut finalement défaite par les pirates autour de Kosōng (固城) au Kyōngsang et rentra au Japon au 11^e mois (KRS : 133, 40a, 1378.11).

²⁰⁵³ KAWAZOE Shōji, 1964 : 163-165.

²⁰⁵⁴ Il s'agit probablement de Yoshihiro Ujisuke 吉弘氏輔, les Yoshihiro étant une branche cadette des Ōtomo. « Yoshihiro retiré » est également qualifié de « pirate de Shikoku Yoshihiro » (Shikoku *kaizoku* 四国海賊). Cf. *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5605.

²⁰⁵⁵ Il n'est pas clair si le mot « *yakushi* » (littéralement « Maître des remèdes ») est un titre, ou le nom personnel de ce personnage. *Yakushi* peut également désigner *Yakushi Nyorai* (薬師如來), nom japonais du

occasion son vassal à Ōsumi de régler la question des navires appartenant aux partisans de la cour du Sud à Satsuma, le plus puissant desquels était Shimazu Ujihisa²⁰⁵⁶. Ryōshun cherchait en effet à priver des Shimazu et de la cour du Sud du soutien des seigneurs maritimes en les plaçant sous son propre commandement. Comme Ryōshun l'explique lui-même dans ses lettres, cette solution était bien plus avantageuse pour son camp car elle permettait à la fois de priver l'ennemi de sa flotte et de gonfler ses propres effectifs²⁰⁵⁷. Cependant, les chefs pirates Yoshihiro retiré et Mitarai Yakushi s'étaient également vu confier une autre tâche : celle de rallier à la cause du *bakufu* les groupes pirates de Takagi (高来²⁰⁵⁸) et Amakusa (天草²⁰⁵⁹) au Hizen et au Higo²⁰⁶⁰. L'empressement de l'inspecteur général de Kyūshū à rallier les pirates d'Amakusa et Takagi s'explique aisément : ils

Bouddha Bhaiṣajyaguru, dont le culte est présent au Japon depuis au moins le VII^e siècle (cf. *Dictionnaire historique du Japon*, « Yakushi nyorai »). Il pourrait donc aussi s'agir d'un nom religieux. Plusieurs documents des *Manuscrits des Nejime* datant de 1380 et 1381 qualifient Mitarai Yakushi de « pirate de Shikoku » (Shikoku kaizoku 四国海賊) (voir par exemple *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5663). Son patronyme est probablement tiré de la localité de Mitarai sur l'île de Ōsaki Shimojima (大崎下島), dans la mer Intérieure, entre le nord-ouest de Shikoku et le sud de Honshū (rattachée à l'actuelle préfecture de Hiroshima 広島).

²⁰⁵⁶ Missive d'Imagawa Ryōshun à Nejime Hisakiyo en date du 2 du 6^e mois de 1380 : « Concernant les navires, le moment est venu de régler cette affaire. À ce sujet, vous devez promptement prendre des mesures concernant les anciens soutiens de la cour du Sud à Satsuma, et en faire des alliés [...] » 舟以下事、さたし候時分にて候、それに付候てハ、薩摩の本官方の人々の事、いそきいそき御ちうさく候て、御方ニめしたく候 [...] (*Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5604). Ryōshun écrit également dans une autre missive datée du 14 du 7^e mois 1380 : « Au sujet des forces navales, il faut qu'elles soient également traitées par la même occasion. Comme pour le Bungo, étant donné que l'adjoint du gouverneur de Kazusa Shimazu (Korehisa) adopte la même position qu'Ujihisa, et vu que j'ai personnellement reçu (la charge) d'administrer la province de Satsuma et souhaite personnellement la protéger, je désire rassembler les anciens soutiens de la cour du Sud à Satsuma. Si l'on adopte des mesures suffisantes, nous devrions y parvenir » 舟勢事、これもそのために一途さた候、豊後のことくハ、島津上総介も氏久同事ニふるまひ候間、薩摩國事ハ、身か拜領候間、しゝうのためを存候ほとに、薩摩國の本官方の人々めししたく存候、よくよくちうさく候ハゝしかるへく候 (*Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5611). Il est donc clair que les forces navales sous les ordres des Shimazu étaient pour Ryōshun un sujet de préoccupation majeur.

²⁰⁵⁷ *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5604.

²⁰⁵⁸ Actuelle ville de Shimabara (島原市), préfecture de Nagasaki (長崎県).

²⁰⁵⁹ Actuelle ville de Amakusa (天草市), préfecture de Kumamoto (熊本県). L'archipel d'Amakusa était au Moyen âge divisé entre plusieurs seigneurs locaux, la plupart étant des branches d'un même clan, vraisemblablement issu d'une lignée cadette des Kikuchi. On trouvait parmi celles-ci les Kamitsuura (上津浦氏), les Sumoto (栖本氏) ou encore les Ōyano (大矢野氏), mais les deux familles les plus influentes étaient les Shiki (志岐氏), implantés dans le nord de l'île principale de l'archipel (Shimojima 下島), et surtout les Amakusa (天草氏), qui s'installèrent au début du XIV^e siècle à Kōchiura (河内浦), dans le sud de Shimojima, et qui entretenaient des rapports étroits avec les Kikuchi, en particulier dans les années 1360 (NAKAYAMA Kei, 2011 : 59-61 ; Yi Young, 12/2008 : 61-62). La majeure partie de ces clans d'Amakusa avaient également participé à la défense de la forteresse de Fujisaki (藤崎城²⁰⁵⁹) contre les troupes de Ryōshun en 1378 (*Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5485 ; n°5486), protégeant ce faisant le fief des Kikuchi de l'avancée des troupes de l'inspecteur général.

²⁰⁶⁰ Yoshihiro retiré et Mitarai Yakushi s'y étaient d'ailleurs rendu au 6^e mois de 1380 mais n'avaient pas trouvé les flottes pirates sur place, ce qui fit craindre aux vassaux de Ryōshun qu'elles aient fait voiles vers Satsuma pour prêter main forte aux Shimazu (*Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5605).

occupaient une position stratégique commandant l'accès à la mer Ariake (有明), la plus grande mer intérieure de Kyūshū. Cette dernière donnait accès au Higo et au port de Takase dans le fief des Kikuchi, dont l'unique entrée passait par un détroit confiné dans un espace compris entre la péninsule de Shimabara (島原, où se situait Takagi) et la péninsule de Uto (宇土), et barré par le groupe d'îles Amakusa. Autrement dit, Takagi et Amakusa étaient deux points stratégiques pour les voies de communication et d'approvisionnement de la cour du Sud, et permettaient aux Kikuchi de contourner le siège des armées de Ryōshun. Pour ce dernier, le contrôle de cet accès maritime était donc essentiel pour asphyxier le siège du pouvoir des Kikuchi et de la cour du Sud à Kyūshū. Ce fut d'ailleurs un succès, puisque un an plus tard (en 1381), suite à la chute du fief des Kikuchi, les chefs pirates de Takagi et Amakusa rejoignirent les forces navales dirigées par le pirate de Shikoku Mitarai Yakushi, et furent dépêchées par Ryōshun à Satsuma et Ōsumi pour combattre les forces des Shimazu²⁰⁶¹. Cette force du Higo, qui comprenait, en sus des forces navales de Mitarai Yakushi, des pirates de Takagi et Amakusa, regroupait également d'autres groupes de la mer d'Ariake, en tout quatre-vingts navires²⁰⁶². Cela donne à la fois une idée des effectifs navals qu'un pouvoir politique de premier plan tel qu'Imagawa Ryōshun était en mesure de rassembler, et illustre également le caractère exceptionnel de la taille des flottes pirates actives sur le continent au même moment, la flotte de 1379-1380 rassemblant selon les sources coréennes près de cinq cents navires²⁰⁶³. Notons cependant que l'inspecteur général ordonna que 20 à 30 navires de ces navires patrouillent les côtes jusqu'au Bungo car « les navires pirates de la mer de l'Ouest²⁰⁶⁴ avancent et se retirent sans se cacher²⁰⁶⁵ ». Il n'est pas entièrement clair de

²⁰⁶¹ Lettre de Nawa Jitō (名和慈冬 ; ?-?), subalterne de Ryōshun, à Nejime Hisakiyo en date du 29 du 6^e mois 1381 : « Bien que vous l'ayez déjà entendu de l'Inspecteur général, je vous le dis moi aussi. Ayant précédemment reçu l'ordre d'adjoindre au pirate de Shikoku Mitarai Yakushi les forces de Takagi et Amakusa et de [vous] les envoyer, nous [leur] avons enjoint à plusieurs reprises de se hâter, et nous désignerons très prochainement un représentant, aussi arriveront-ils dans peu de temps. Il sera alors bientôt possible de repousser l'ennemi. Avant d'envoyer ces navires pirates [combattre], je pense qu'il serait bon pour le pays que vous ordonniez que les anciens soutiens de la cour du Sud à Satsuma fournissent la preuve de leur ralliement (au *bakufu*) [...] » 自探題も申下されて候へ共、自是も申候、先四國海賊御手洗薬師二高木・天草の勢をさしそゑられ候て、可下よし承候間、かさねかさねいそぎ可被下由申候て、近日案内者を可立候、いくほとなく可到来候、左様にも候者、御敵方治退可無幾程候、此海賊船下候はんする以前ニ、薩摩の御宮方の方々、御方のしせうをしいたされ候やうに、御申御沙汰候者、爲天下可然存候 [...] (*Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5663).

²⁰⁶² *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5665.

²⁰⁶³ Cf. *supra*, p. 271.

²⁰⁶⁴ L'expression de « mer de l'Ouest » (*Saikai* 西海) pourrait autant signifier la côte ouest de Kyūshū que Kyūshū dans son ensemble.

²⁰⁶⁵ 海賊船西海の船ハおしひきも不隠候 (*Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5667).

quels pirates il est question, mais quelques jours plus tard, 6 du 8^e mois de 1381, le *bakufu* édicta un interdit « concernant le fait que des *akutō* de cette province (Ōsumi) se rendent au Koryō et y commettent des troubles »²⁰⁶⁶. Il est fort probable qu'il s'agisse de navires pirates du Sud et de l'Ouest de Kyūshū qui participaient aux campagnes sur le continent. Le *bakufu* dépendant des informations transmises par l'inspecteur général pour connaître la situation locale de Kyūshū, il ne fait aucun doute que ce fut Ryōshun lui-même qui fut à l'origine de cet interdit. La concomitance chronologique avec les opérations militaires contre les Shimazu, qui avaient sous leurs ordres de nombreux « navires de la cour du Sud », ne relève probablement pas de la simple coïncidence, et suggère que les « navires de la cour du Sud » et les « *akutō* de cette province (qui) se rendent au Koryō » étaient pour une large part les mêmes groupes.

Nous n'avons pas abordé les populations du Higo lorsque nous avons décrit plus haut les bases pirates au Japon, mais notons ici que certains historiens estiment que les pirates de Takagi et Amakusa participaient eux aussi aux razzias sur le continent, sous les ordres des Kikuchi et de Kaneyoshi, et ce dans le but d'approvisionner le fief des Kikuchi alors pris en étau par les troupes du *bakufu*²⁰⁶⁷. S'il est difficile de le déterminer en l'absence de sources claires à ce sujet, notons que l'île Shimojima (下島 ; la principale île du groupe d'Amakusa) est l'un des seuls lieux de la façade maritime occidentale de Kyūshū (avec le port de Bōnotsu à Satsuma) à compter plusieurs stoupas du Kansai²⁰⁶⁸, suggérant que l'île était intégrée dans les réseaux économiques des bases pirates du nord de Kyūshū, telles que Tsushima, Hirado et les Gotō²⁰⁶⁹. Par ailleurs, si la province du Higo ne compte qu'une poignée de statues bouddhiques du Silla et du Koryō²⁰⁷⁰, l'une d'entre elles est conservée au Goshinji (悟真寺) de Yatsushiro (八代市²⁰⁷¹), que l'on dit être le temple de bodhi (*bodaiji* 菩提寺) de Kaneyoshi où il fut inhumé à sa mort vers 1383²⁰⁷², tandis

²⁰⁶⁶ 當國惡黨人等、渡高麗致狼藉由事 (*Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5673). Pour le texte intégral de cet interdit, cf. *supra*, p. 359.

²⁰⁶⁷ KAWAZOE Shōji, 1964 : 163-164 ; Yi Young, 12/2008 : 62-71.

²⁰⁶⁸ ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 209. Ces stoupas marquaient probablement les tombes des membres du clan Miyaji (宮地氏), l'une des grandes familles d'Amakusa. Cf. Site officiel de la ville d'Amakusa, URL : <https://www.city.amakusa.kumamoto.jp/kiji0031452/index.html> (consulté le 10/06/2020).

²⁰⁶⁹ Cf. *supra*, « II.2.C.2 Une piraterie profitable ».

²⁰⁷⁰ Seules trois ont à ce jour été recensées au Higo (actuelle préfecture de Kumamoto). Cf. *supra*, p. 407.

²⁰⁷¹ Cf. site officiel du Musée municipal de Yatsushiro (八代市立博物館 未来の森ミュージアム) URL : http://www.city.yatsushiro.kumamoto.jp/museum/event/per_ex1/12.html (consulté le 02/06/2020).

²⁰⁷² D'après l'encyclopédie *Nihon daihyakka zensho* 日本大百科全書 (Nipponica), « Prince Kaneyoshi » 懷良親王.

qu'une autre, aujourd'hui conservée au Daikakuji (大覚寺) de Takase, appartenait autrefois au Seigenji (清源寺) de Takase, fondé en 1349 par le clan local des Ōno (大野氏) mais dont Kikuchi Takehisa (菊池武尚 ; ?-?) fit son temple de bodhi en 1353²⁰⁷³. En résumé, deux des trois statues bouddhiques coréennes connues au Higo²⁰⁷⁴ étaient conservées dans des établissements religieux étroitement associés aux principaux pouvoirs de la cour du Sud. Si la présence de ces objets ne saurait constituer une preuve absolue de l'implication de Kaneyoshi et des Kikuchi dans la piraterie, le schéma de circulation des objets liturgiques coréens au Higo conforte en tout cas cette thèse.

Cela étant, Takagi et Amakusa, tout comme Satsuma et Ōsumi, étaient des points stratégiques pour les navigations vers la Chine, bien davantage que vers la Corée. Le port de Takase était en effet le terminal de l'axe maritime entre le Fujian et Kyūshū via les Ryūkyū²⁰⁷⁵, une route qui impliquait nécessairement de passer par le détroit où se situait l'île d'Amakusa, de sorte que les pirates locaux occupaient une position stratégique sur les voies navigables de la mer de Chine orientale²⁰⁷⁶. D'importantes quantités de céramiques chinoises ont en effet été excavées dans les sites archéologiques de l'île, témoignant du passage — et peut-être de l'installation — de marchands chinois dans l'île dès les XIII^e-XIV^e siècles²⁰⁷⁷. Par conséquent, s'il est possible que les pirates de Takagi et

²⁰⁷³ SUGIMOTO Hisao, 1966, rééd. 1973 : 217-218 ; MURAI Shōsuke, 2014 : 73.

²⁰⁷⁴ La troisième est conservée au Shōsenbō (勝専坊) de Yatsushiro. Selon la tradition locale, cette statue aurait été offerte au temple par Toyotomi Hideyoshi (豊臣秀吉 ; 1537-1598) lors de sa conquête de Kyūshū en 1586-1587, mais on ignore où elle était conservée auparavant, si tant est que la tradition locale est exacte. URL : http://www.hikawacyou.hinokuni-net.jp/imgkiji/pub/detail.aspx?c_id=75&id=59&pg=1 (consulté le 10/06/2020).

²⁰⁷⁵ Cf. *infra*, p. 496.

²⁰⁷⁶ En 1365, Amakusa Tanekuni (天草種國 ; ?-?) promit de faire un don annuel de céréales au monastère Kōfukuji (廣福寺) de Takase (*Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 4, n°4598). Selon le *Higo kokushi* 肥後国誌 (1772), le Kōfukuji fut fondé en 1356 par le moine Daichi Zenshi (大智禪師 ; 1290-1366), qui avait passé plusieurs années en Chine pour étudier le dharma, sous le patronage de Kikuchi Takezumi (菊池武澄 ; ?-1357), et était de ce fait l'un des principaux temples du fief des Kikuchi (MORIMOTO Ittan, GOTO Zezan, 1916 : 561-564 ; SUGIMOTO Hisao, 1966, rééd. 1973 : 213-219). Le don de céréales d'Amakusa Tanekuni au Kōfukuji en 1365 suggère ainsi que les Amakusa renforcèrent durant les années 1360 leurs liens avec les Kikuchi et la cour du Sud (Yi Young, 12/2008 : 62), et montre également qu'ils faisaient partie des réseaux maritimes du port de Takase.

²⁰⁷⁷ La plupart de ces céramiques d'import excavées dans l'île datent des XV^e et XVI^e siècles, mais les vestiges de Hamazaki (浜崎) dans le nord-est de l'île contiennent d'importantes concentrations de céramiques chinoises datant des XIII^e et début du XIV^e siècle, dont des céramiques inscrites à l'encre de Chine, un type de céramiques associé à la présence de marchands chinois (cf. *supra*, p. 182). L'activité commerciale sur le site de Hamazaki disparaît complètement au XIV^e siècle, sans doute en raison du fait que le seigneur Amakusa, qui avait jusqu'alors sa résidence principale en ce lieu, déplaça sa maison dans le sud de l'île, à Kawachiura (河内浦), dans la première moitié du XIV^e siècle. Peu de fouilles ont à ce jour été conduites à Kawachiura, mais quelques tessons y ont été collectés, principalement des céramiques chinoises, mais aussi

Amakusa participèrent aux razzias dans la péninsule coréenne au cours des années 1370-1380, il nous semble bien plus vraisemblable que leur activité se concentrait généralement sur les rivages de la Chine, à l’instar des pirates du Sud de Kyūshū²⁰⁷⁸. Si l’on ne sait rien de l’activité des pirates d’Amakusa en Corée et en Chine au XIV^e siècle, le *Chouhai tubian* rapporte que le Higo constituait au milieu du XVI^e siècle l’une des principales bases de la piraterie japonaise en Chine²⁰⁷⁹. On ne saurait certes affirmer que tel était déjà le cas au XIV^e siècle sur cette seule base, mais on sait que la route entre le Fujian et Takase via les Ryūkyū et le Sud de Kyūshū connut un rapide essor durant les années 1350 et 1360, de nombreux marchands la jugeant plus sûre que la route entre le Zhejiang et Hakata via les Gotō²⁰⁸⁰. Lorsque la piraterie japonaise fit son apparition au Jiangnan à partir de 1369, les pirates empruntaient également la route via les Ryūkyū pour regagner le Japon²⁰⁸¹. Ils passaient donc par le Sud de Kyūshū et remontaient peut-être le long de cet axe jusqu’à Amakusa ou Takase. Comme nous l’avons expliqué, ces navigations nécessitaient encore à cette époque le concours des marins chinois, alors les seuls à posséder les capacités nautiques requises pour ces traversées, de sorte que les flottes qui ravagèrent le Jiangnan entre 1369 et 1374 étaient le fait de pirates sino-japonais²⁰⁸². Nombre des émigrés chinois qui vinrent trouver refuge au Japon durant les années 1360 empruntèrent la route entre le Fujian et Takase²⁰⁸³, aussi suppose-t-on qu’Amakusa et le Sud de Kyūshū connurent durant ces années un afflux de jonques et de marins chinois, certains desquels se joignirent aux flottes pirates. Toutefois, ces groupes

vietnamiennes, ainsi qu’un tesson provenant d’un vase de céladon de la fin du Koryō ou début du Chosŏn (NAKAYAMA Kei, 2011 : 62-75).

²⁰⁷⁸ Comme nous l’avons expliqué, il est avéré grâce aux ordres d’interdiction édictés par le *bakufu* que les pirates du Sud de Kyūshū pillaient les côtes de la Corée en 1381, mais ciblaient les rivages du Jiangnan dès 1402 au plus tard. Cf. *supra*, p. 360.

²⁰⁷⁹ CHTB : j. 2, « Chronique abrégée du Japon » (日本紀略).

²⁰⁸⁰ Cf. *infra*, p. 496.

²⁰⁸¹ Cf. *supra*, p. 309.

²⁰⁸² Nous reviendrons plus bas sur le rôle des émigrés chinois dans la piraterie au Jiangnan (cf. *infra*, p. 506), mais nous avons déjà abordé la question des navires et des techniques de navigation plus haut (cf. *supra*, p. 309).

²⁰⁸³ On peut citer le cas de Luren (陸仁 ; ?-?), moine originaire de Pingjiang (平江), à Suzhou. Il quitta la Chine vers 1365 ou 1366, probablement pour échapper aux combats entre Zhang Shicheng (張士誠) et les troupes de Zhu Yuanzhang (朱元璋 ; futur empereur Hongwu 洪武) qui firent rage de 1365 à 1367, et arriva à Hakata, ayant probablement suivi la route via les Gotō. Il séjourna ensuite à Hakata pendant deux ou trois ans, puis décida finalement de rentrer en Chine au 4^e mois de 1368. Mais plutôt que de repartir de Hakata, il prit la route du Higo pour se rendre à Takase, sur les terres des Kikuchi, pour rentrer au Jiangnan (ENOMOTO Wataru, 2007 : 217-219). On sait également que plusieurs artisans graveurs de bois accueillis dans des monastères de Kyōto arrivèrent de Fuzhou en 1366, et suivirent donc probablement la route entre le Fujian et Takase via les Ryūkyū et Satsuma pour échapper aux troubles qui sévissaient aussi dans leur province (ENOMOTO Wataru, 2007 : 222-223).

pirates disparurent presque totalement des côtes chinoises après 1374, tandis que dans le même temps la piraterie s'intensifia au Koryō.

Les raisons de ce basculement de l'activité pirate des côtes chinoises vers les côtes coréennes ne sont pas entièrement comprises, mais l'une des hypothèses avancées, et à notre sens la plus satisfaisante, est l'hypothèse développée par Yun Sōngik²⁰⁸⁴. Selon lui, ce basculement serait dû à l'intercession de Kaneyoshi et des partisans de la cour du Sud pour faire interdire la piraterie en Chine suite à l'inauguration de ses relations diplomatiques et commerciales avec la Chine des Ming. Ces relations furent inaugurées au 10^e mois de 1371, trois ans avant que les pirates délaissent les côtes chinoises, mais tant que le Sud de Kyūshū lui échappait, il était impossible de barrer la route du Jiangnan aux pirates. Or, Shimazu Ujihisa rejoignit le camp de Kaneyoshi en 1375, l'année où la piraterie disparut des côtes chinoises, ce qui amène à penser que grâce à la coopération d'Ujihisa, les autorités de la cour du Sud purent mettre un terme aux exactions des pirates en Chine, les orientant plutôt vers les côtes du Koryō, avec qui la cour du Sud n'entretenait aucune relation diplomatique²⁰⁸⁵. Cette thèse est étayée par l'activité diplomatique d'Ujihisa lui-même, qui tenta une première fois de se faire reconnaître comme partenaire diplomatique par l'empereur Hongwu en 1374, mais se vit rétorquer qu'il n'était qu'un subalterne de Kaneyoshi, et n'était donc pas habilité à présenter tribut en son nom propre. En d'autres termes, toute forme d'échange devait passer par Kaneyoshi²⁰⁸⁶. Il dépêcha à nouveau une ambassade en Chine en 1379, cette fois-ci au nom de Kaneyoshi, ambassade qui fut reçue par la cour impériale²⁰⁸⁷. De ce fait, il est probable que Kaneyoshi conclut un accord avec Ujihisa, lui permettant de prendre part aux activités commerciales avec la Chine, en échange de quoi Ujihisa interdisait aux groupes pirates du Sud de Kyūshū de piller les côtes chinoises. L'ambassade tributaire de 1376, dépêchée au nom de Kaneyoshi, présenta ses excuses pour les exactions commises par les pirates, en réponse aux admonestations de Hongwu²⁰⁸⁸. Il est donc clair que Kaneyoshi et Ujihisa avaient à cœur de ne pas compromettre leurs acquis diplomatiques (et commerciaux) et œuvraient pour faire interdire la piraterie sur les côtes chinoises. Il est vrai que les pouvoirs de Tsushima,

²⁰⁸⁴ YUN Sōngik, 2011 : 98-99.

²⁰⁸⁵ Les accords passés en 1368 entre la cour du Koryō et Sō Tsuneshige furent rompus en 1369, au moment où celui-ci rejoignit le camp de la cour du Sud, pour des raisons inconnues. Cf. *supra*, p. 441.

²⁰⁸⁶ MSL : 1374.6.1.

²⁰⁸⁷ Nous détaillons cette question au chapitre suivant. Cf. *infra*, « II.3.C.2. Le "Roi du Japon" ».

²⁰⁸⁸ MSL : 1376.4.1.

en la personne de Sō Sumishige, étaient alors passés dans le camp du *bakufu* et ne dépendaient plus de la cour du Sud, mais comme nous l'avons expliqué, celui-ci ne jouissait pas d'une grande autorité sur les potentats de l'île, et n'avait donc pas les moyens d'interdire aux groupes pirates venus d'autres provinces de faire halte dans l'île et de se joindre aux campagnes sur le continent — au grand dam de Ryōshun, sans nul doute.

Cette hypothèse pour expliquer le basculement de la piraterie sino-japonaise vers le Koryō possède ainsi de nombreux arguments en sa faveur, mais elle n'est pas non plus sans failles. En effet, elle ne permet pas d'expliquer pourquoi des groupes qui n'étaient théoriquement pas inféodés à la cour du Sud, tels que les seigneurs du Shimo-Matsuratō, qui comme nous l'avons expliqué étaient à cette époque dans le camp du *bakufu*²⁰⁸⁹, ou les pirates de Tsushima, qui n'étaient pas tenus d'obéir aux éventuelles injonctions de Kaneyoshi ou des Shimazu, délaissèrent également les côtes chinoises. L'une des possibles explications est que les pirates inféodés à Kaneyoshi et aux Shimazu contrôlaient fermement la route des Ryūkyū (mais probablement pas des Gotō, qui passait par les terres du Shimo-Matsuratō), et privaient donc les pirates de l'un des deux accès aux côtes chinoises. Une autre possibilité est que les pirates considéraient que le Koryō était une proie plus facile que la Chine, la côte y étant moins bien défendue²⁰⁹⁰. Il pourrait également s'agir d'une combinaison de ces deux facteurs, aucune source ne permettant de l'établir avec certitude. Il nous semble par conséquent que si Kaneyoshi et la cour du Sud furent en mesure d'exercer un certain contrôle sur une partie des groupes pirates actifs en mer de Chine orientale, en particulier durant les années 1370 et début des années 1380, ils ne furent jamais en mesure de contrôler l'ensemble de cette activité. Une grande partie des flottes pirates était basée dans des domaines qui ne reconnaissaient pas l'autorité de la cour du Sud, de sorte qu'au moment où la piraterie connut son pic d'intensité sur le continent, le morcellement politique et l'affaiblissement des pouvoirs féodaux à Kyūshū était tel qu'aucune autorité féodale n'était en mesure d'exercer un contrôle étendu sur l'ensemble de l'activité pirate.

Notre lecteur l'aura compris : élucider la question du rapport entre pirates et pouvoirs féodaux dans le Japon du second XIV^e siècle est loin d'être une tâche aisée, raison

²⁰⁸⁹ Cf. *supra*, « II.2.D.1 Les seigneurs du Matsuratō ».

²⁰⁹⁰ Cf. *infra*, p. 497.

pour laquelle elle continue d'animer les débats scientifiques. Il est néanmoins possible de dégager quelques grandes lignes de ce rapport, que nous nous sommes efforcés de présenter ici. Nous avons ainsi montré que ces relations connurent deux grandes périodes, qui correspondent également aux grands développements de l'activité pirate sur le continent. Durant la première période, de 1350 à 1368, lorsqu'une seule grande flotte était active au Koryō et dans le Nord de la Chine, la piraterie, alors le fait de groupes basés à Tsushima et dans le Nord de Kyūshū, était sous le contrôle des autorités de Tsushima, Sō Tsuneshige et Shōni Yoriyoshi, qui en tiraient des bénéfices économiques et qui étaient en mesure de la faire interdire si cela allait dans le sens de leurs intérêts. Mais à partir de 1369, alors que les flottes pirates se multiplièrent, le morcellement politique et l'affaiblissement des structures de pouvoirs tant à Tsushima que dans le reste de Kyūshū devinrent tels qu'aucune autorité n'était désormais en mesure d'imposer un contrôle étendu sur l'activité pirate, qu'il s'agisse tant de la réprimer ou au contraire de capter les revenus économiques qu'elle générait. Ainsi, si Kaneyoshi et la cour du Sud, grâce à leur alliance avec les Shimazu, semblent avoir été en mesure d'exercer une influence sur l'activité pirate en Chine et d'encourager les flottes à se concentrer sur les rivages coréens à partir de 1375, ils étaient loin de posséder un contrôle absolu sur l'ensemble des flottes pirates, nombre desquelles fonctionnaient désormais de manière quasi-autonome. De fait, les rapports des pouvoirs féodaux à la piraterie japonaise dans la seconde moitié du XIV^e siècle furent changeants et multiformes, de sorte qu'il n'existait pas une attitude, mais une pluralité d'attitudes des pouvoirs féodaux face à la piraterie, en fonction d'intérêts économiques, politiques ou diplomatiques propres à chacun, et ce à tous les étages de la complexe hiérarchie féodale du Japon médiéval.

Chapitre 3 : Les échanges en mer de Chine bouleversés

L'archipel japonais constituant le principal foyer de la piraterie, nous avons consacré de nombreuses pages à analyser la place que cette dernière occupait au sein de la société nipponne. La piraterie était cependant un phénomène complexe et multiforme, qui opérait à une échelle dépassant largement le seul cadre japonais. Elle fut, de ce fait, profondément influencée par les développements socioéconomiques des sociétés vivant de l'autre côté de la mer de Chine orientale, aussi est-il essentiel, pour en comprendre toutes les facettes, de le considérer par l'autre bout de la lorgnette, depuis les côtes du continent.

Nous allons dans cette partie aborder l'impact de l'activité pirate sur les sociétés maritimes chinoises et coréennes et la réorganisation des flux économiques durant la seconde moitié du XIV^e siècle, qu'il s'agisse des effets directs causés par les déprédations des pirates ou bien des répercussions indirectes. Ces dernières furent souvent induites par les stratégies antipirates adoptées par les pouvoirs centraux, de la défense militaire des côtes à l'approche diplomatique avec le Japon, en passant par la restriction des activités maritimes de leurs propres populations. Comme nous le verrons, ces stratégies n'eurent au mieux que des résultats mitigés, quand elles ne s'avérèrent pas franchement contre-productives. Cette partie sera également l'occasion d'aborder la question de la participation de populations chinoises et coréennes à la grande piraterie durant la seconde moitié du XIV^e siècle.

II.3.A. Conséquences en mer de Chine de l'effondrement du pouvoir mongol

Si nous avons abordé de façon détaillée la désagrégation des structures de pouvoir au Japon dans le chapitre précédent, l'archipel ne fut pas le seul pays de la mer de Chine à connaître de profonds bouleversements politiques durant cette même période. La Chine des Yuan fut en effet traversée, à partir de la fin des années 1340, par de nombreux mouvements insurrectionnels qui aboutirent *in fine* à l'effondrement du pouvoir Mongol et à l'établissement d'une nouvelle dynastie, les Ming. Ces bouleversements eurent à leur tour de profondes répercussions sur le Koryŏ, qui profita de l'affaiblissement des Yuan pour restaurer son autonomie politique. Le pays fut cependant rattrapé par ses propres apories, qui conduisirent également à un changement dynastique avec la fondation du Chosŏn en 1392. La piraterie japonaise intervint donc dans un contexte troublé, dont elle fut d'ailleurs l'un des facteurs aggravants, déstabilisant davantage les sociétés du continent. Après avoir exposé au lecteur les grandes lignes du contexte sociopolitique de la Chine et du Koryŏ lors de l'effondrement de la *pax mongolica*, nous analyserons l'impact du contexte politique particulier de la fin des Yuan sur le fonctionnement des circulations maritimes, et la place occupée par la piraterie au milieu de tous ces bouleversements. Nous laissons pour l'instant de côté la situation nouvelle qui se fit jour avec la fondation des Ming, que nous aborderons en détail dans la sous-partie suivante.

II.3.A.1 Les mouvements insurrectionnels en Chine et la fondation des Ming

À partir des années 1330, une série de désastres climatiques frappèrent la Chine. Les grandes inondations causées par le fleuve Jaune, dont les digues se rompirent en 1344, plongèrent sous les eaux de grandes portions du territoire et occasionnèrent des dégâts colossaux. Les autorités des Yuan, en proie à de nombreuses querelles internes, se montrèrent incapables de réagir à la mesure des dommages occasionnés, et ce en dépit de la mobilisation brutale de quelques 170 000 corvéables pour tenter de réparer les digues²⁰⁹¹. La situation économique empira peu à peu, entraînant de nombreux déplacements de populations, nombre desquelles allèrent chercher leur subsistance en mer, comme le rapporte la *Monographie de la province de Taicang de l'ère Xuantong*, qui

²⁰⁹¹ DARDESS, John W., 1970 : 544-545 ; GERNET, Jacques, 1972, rééd. 2005, vol. 2 : 128-130.

indique qu'en 1348, nombreux étaient ceux qui, fuyant la disette, se regroupaient dans les îles et attaquaient les navires de passage²⁰⁹². La piraterie devint ainsi un problème de plus en plus prégnant sur les côtes chinoises, mais l'instabilité s'étendait bien au-delà des seuls littoraux. L'ensemble du pays fut traversé par un sentiment d'hostilité envers le pouvoir mongol qui prit bientôt la forme d'une multitude de mouvements insurrectionnels²⁰⁹³. Le plus prolifique de ces mouvements, et qui conduira *in fine* à l'avènement des Ming, est celui de la société secrète des Turbans rouges (紅巾 ; chin. Hongjin ; cor. Honggŏn), ainsi nommé en raison de la coiffe qu'ils portaient en signe de ralliement. Le mouvement des Turbans rouges vit le jour en 1351 sur les grands chantiers de réparation des digues du fleuve Jaune au Shandong, sous l'impulsion de la secte du Lotus Blanc (*bailianjiao* 白蓮教)²⁰⁹⁴, et dont le premier chef fut Han Shantong (韓山童 ; ?-1351). Le mouvement s'embrasa toutefois après son arrestation et exécution en 1351. Son fils Han Lin'er (韓林兒 ; ?-1366) étant encore jeune, le mouvement se transforma en une collection de soulèvements populaires désorganisés se réclamant des Turbans Rouges, et qui en vinrent en 1354 à contrôler de vastes portions du territoire, principalement dans les provinces du Nord²⁰⁹⁵, tandis que le Sud était en proie à d'autres mouvements insurrectionnels tels que ceux de Zhang Shicheng²⁰⁹⁶ (張士誠 ; 1321-1367) et Fang Guozhen (方國珍 ; 1319-1374)²⁰⁹⁷.

À partir de 1355, ces soulèvements populaires commencèrent à se structurer. Le fils de Han Shantong, Han Lin'er (韓林兒 ; ?-1366) fut déclaré empereur d'une dynastie Song restaurée par les chefs de la rébellion. Cette nouvelle dynastie des Song, une des nombreuses dynasties qui revendiquèrent le Mandat Céleste pour elles-mêmes, connut toutefois une existence brève, qui culmina avec la prise de Kaifeng en 1358, un symbole politique fort. La stratégie des dirigeants de cette dynastie des Song restaurée était de tisser des alliances avec tous les groupes insurrectionnels, de fournir des marques de

²⁰⁹² *Xuantong Taicang zhouzhi* 宣統太倉州志 : « Défense » (兵防中), « Discipline des troupes » (紀兵).

²⁰⁹³ GERNET, Jacques, 1972, rééd. 2005, vol. 2 : 128-130.

²⁰⁹⁴ La secte du Lotus Blanc était une société bouddhiste secrète présente dans le Nord de la Chine, professant un message millénariste et annonçant la venue prochaine du Bouddha Maitreya et l'établissement d'un paradis sur terre, dépourvu de maladies, de souffrances et d'épreuves. La secte prédisait de surcroît le rétablissement prochain de la dynastie des Song du Nord (960-1126) vue comme un âge d'or de justice et de prospérité dans l'empire (DARDESS, John W., 1970 : 543).

²⁰⁹⁵ DARDESS, John W., 1970 : 544-549.

²⁰⁹⁶ Cf. *infra*, p. 472.

²⁰⁹⁷ Cf. *infra*, p. 474.

reconnaissances à leurs chefs, et de leur assigner des zones à attaquer. Leur influence s'étendit ainsi bientôt sur une vaste portion du Nord de la Chine. Ce groupe connu toutefois un déclin rapide après 1358, Kaifeng elle-même étend reprise par le pouvoir mongol en 1359²⁰⁹⁸. Le futur empereur Ming, Zhu Yuanzhang (朱元璋 ; 1328-1398), débuta lui-même comme simple soldat au sein d'un mouvement insurrectionnel mineur au Anhui (安徽省), dont il gravit rapidement les échelons de la hiérarchie, au point d'en diriger de façon quasi-autonome toute une partie. À partir de 1355, il agit au nom de la dynastie des Song restaurée, et parvint à s'emparer de Nanjing (南京) en 1356. Il prit ensuite peu à peu l'ascendant au sein des groupes rebelles se réclamant des Turbans rouges, combattant au nom de Han Lin'er — du moins prétendument — les loyalistes au pouvoir mongol et les autres chefs de guerre rivaux des Turbans rouges. Ce n'est qu'après la mort de Han Lin'er en 1366 que Zhu prit officiellement le pouvoir et parvint à conquérir les domaines aux mains des derniers chefs de guerre concurrents, dont Zhang Shicheng et Fang Guozhen. Au 1^{er} mois de 1368, il se proclama empereur de la dynastie des Ming sous le nom de règne de Hongwu (洪武), tandis que Dadu (Beijing) tombait sous les assauts de ses armées, forçant les Yuan à aller trouver refuge en Mongolie²⁰⁹⁹.

Tandis que Zhu Yuanzhang étendait peu à peu son influence sur la coalition des Turbans rouges, d'autres groupes concurrents virent le jour au Jiangnan, et ce dès la fin des années 1340. L'un des plus prolifiques fut celui organisé par Zhang Shicheng, un convoyeur des redevances fiscales en sel de la cour impériale originaire de Taizhou (泰州) au Jiangsu, et qui, parallèlement à sa charge, se livrait à la contrebande du sel pour compléter ses revenus. Ces activités lui assurèrent ainsi une influence grandissante au point que les autorités locales en prirent ombrage²¹⁰⁰. En 1353, le contrebandier entra en rébellion ouverte contre celles-ci, et fut vite rejoint par de nombreux ouvriers des salinières ; il s'empara rapidement de Taizhou et d'un grand nombre de cités de la région, jusqu'à Gaoyou (高郵) qu'il désigna capitale de son nouvel État, le Dazhou (大周), dont il se proclama le souverain²¹⁰¹. Les Yuan prirent très au sérieux la menace constituée par l'insurrection de Zhang Shicheng, car celui-ci contrôlait la première région productrice de

²⁰⁹⁸ DARDESS, John W., 1970 : 552-553.

²⁰⁹⁹ GERNET, Jacques, 1972, rééd. 2005, vol. 2 : 128-130 ; Pour une description détaillée des étapes de la construction du pouvoir de Zhu Yuanzhang, voir DARDESS, John W., 1970 : 553-558.

²¹⁰⁰ MS : 123, « Biographie de Zhang Shicheng » (張士誠傳) ; DANJO Hiroshi, 2013 : 56.

²¹⁰¹ YS : 43, 1353.5, *yi-wei* 乙未.

sel du territoire. Or, la cour tirait la majeure partie de ses revenus fiscaux du sel, dont le commerce faisait l'objet d'un monopole d'État. La cour impériale dépêcha donc une grande armée, à laquelle participèrent plusieurs milliers de soldats du Koryō²¹⁰². Cette force parvint à reprendre le contrôle des zones occupées par les rebelles et s'apprêtait à assiéger Gaoyou, quand le général en charge de l'expédition fut destitué par la cour, alors en proie à des querelles de factions²¹⁰³. Zhang Shicheng profita du répit pour défaire le corps expéditionnaire, alors plongé dans la confusion, échappant ainsi de peu à la catastrophe. L'autorité des Yuan au Jiangnan fut dès lors sérieusement compromise, au point qu'ils ne parvinrent plus jamais à s'y imposer de nouveau. Zhang Shicheng continua à étendre son influence. Au 2^e mois de 1356, il s'empara de Pingjiang 平江 (l'actuelle Suzhou), Huzhou (湖州), Songjiang (松江), Changzhou (常州²¹⁰⁴), et finalement au 7^e mois, de la grande cité de Hangzhou, ancienne capitale des Song d Sud²¹⁰⁵. La même année, il fit main basse sur le port de Taicang²¹⁰⁶. L'activité de Zhang Shicheng eut ainsi de profondes répercussions sur les circuits économiques de la mer de Chine, en coupant l'accès entre la capitale et les provinces fertiles du bassin du Yangzi, dont l'économie des provinces du Nord dépendait²¹⁰⁷. Ces succès dans le bas Yangzi amenèrent peu à peu Zhang Shicheng à se confronter aux forces de Zhu Yuanzhang, encore sous la bannière des Turbans Rouges, et qui venait de s'emparer de Nanjing. Cependant, les forces en présence étant équilibrées, ni l'un ni l'autre ne parvint à prendre l'ascendant pendant des années de confrontation.

Pour faire face à ce nouvel ennemi, Zhang Shicheng s'allia en 1357 à Tashi Temür (達識帖睦爾 ; ?-1364), alors grand conseiller assistant de gauche (*zuochengxiang* 左丞相) du Secrétariat provincial du Zhejiang (*Jiangzhe xingzhongshusheng* 江浙行中書省²¹⁰⁸), et donc théoriquement le représentant de l'autorité impériale au Zhejiang, mais dont le titre était de plus en plus vidé de sa substance²¹⁰⁹. Zhang Shicheng réintégra ainsi à cette époque la cour des Yuan, du moins nominalement, et fut finalement nommé Grand Maréchal du Secrétariat provincial du Zhejiang (*Jiangzhe xingsheng taiwei* 江浙行省太尉)

²¹⁰² Cf. *infra*, p. 478.

²¹⁰³ YS : 43, 1354.12, *bing-shen* 丙申, *ding-you* 丁酉.

²¹⁰⁴ YS : 44, 1356.2.

²¹⁰⁵ YS : 44, 1356.7 ; Yi Kanghan, 2011 : 200-203.

²¹⁰⁶ ENOMOTO Wataru, 2007 : 185 ; DANJŌ Hiroshi, 2013 : 55-56.

²¹⁰⁷ DANJŌ Hiroshi, 2013 : 56.

²¹⁰⁸ YS : 140, « Biographe de Tashi Temür » (達識帖睦爾傳).

²¹⁰⁹ Yi Kanghan, 2011 : 200-203.

au 8^e mois de 1357²¹¹⁰, situation qui perdura jusqu'en 1363, quand il s'écarta à nouveau de la tutelle (toute théorique) de la cour impériale, et se déclara « Roi du Wu » (*Wuwang* 吳王²¹¹¹). À partir de 1364, il entra en confrontation directe avec Zhu Yuanzhang et entama une lutte à mort avec ce dernier, qui s'acheva par la défaite et la capture de Shicheng au 9^e mois de 1367²¹¹², avant d'être envoyé à Nanjing, où il se suicida²¹¹³.

Un autre mouvement insurrectionnel du Sud de la Chine qui eut les plus profondes répercussions sur les circulations maritimes en mer de Chine fut celui mené par Fang Guozhen. Certains historiens ayant supputé qu'il s'associa à des groupes pirates basés au Japon²¹¹⁴, il est important de nous intéresser quelque peu à ce personnage, dont nous aurons à en reparler plus bas lorsque nous expliquerons les développements de la piraterie et des réseaux commerciaux en mer de Chine orientale dans la seconde moitié du XIV^e siècle. Originaire du district de Huangyan (黃巖縣) à Taizhou (台州 ; Zhejiang), le clan Fang s'enrichit dans la première moitié du XIV^e siècle grâce au commerce clandestin du sel, qu'il transportait par navire le long des côtes²¹¹⁵. Le commerce du sel était hautement régulé et les marchands qui désiraient en faire le négoce devaient au préalable acheter un permis (*yanyin* 鹽引) auprès des administrations provinciales²¹¹⁶, mais les Fang opéraient dans l'illégalité, d'où le qualificatif de « pirates » (*haizei* 海賊) ou « voleurs » (*dao* 盜) dont ils étaient fréquemment affublés²¹¹⁷. La répression de leurs activités par l'administration des Yuan fut vraisemblablement la cause de leur entrée en rébellion ouverte à partir de 1348, date à laquelle ils rassemblèrent leurs forces et fomentèrent des troubles dans la région de Huangyan²¹¹⁸. Leur insurrection fut ainsi la première à ébranler le pouvoir des Yuan, avant même le début du mouvement des Turbans rouges ou même la rébellion de Zhang Shicheng. Durant les deux années qui suivirent, Guozhen se livra ouvertement à la piraterie, attaquant les transports de taxe du

²¹¹⁰ YS : 45, 1357.8.23.

²¹¹¹ YS : 46, 1363.8.

²¹¹² MSL : 1369.9.8.

²¹¹³ MSL : 1369.9.16.

²¹¹⁴ Voir par exemple YUN Sōngik, 1999 : 164.

²¹¹⁵ MS : 123, « Biographie de Fang Guozhen » (方國珍傳).

²¹¹⁶ YS : 104 (刑法志, 食貨).

²¹¹⁷ Sachant que les Yuan dérivèrent plus de la moitié de leurs revenus fiscaux des taxes sur le sel, on mesure aisément l'importance de ce système pour la cour. Cf. TERAJI Jun, 1999 : 28-29 ; YAZAWA Tomoyuki, 2014 : 225-226.

²¹¹⁸ YS : 41, 1348.11. Selon le *Mingshi*, une maison rivale les dénonça aux autorités. Fang Guozhen tua en représailles les membres de cette maison, et prit la mer avec ses trois frères à la tête d'un groupe comptant plusieurs milliers d'hommes (MS : 123, « Biographie de Fang Guozhen » 方國珍傳).

gouvernement, affrontant et remportant plusieurs victoires contre les troupes des Yuan, et pillant les zones côtières jusqu'au Fujian²¹¹⁹. Il rassembla rapidement sous sa bannière des populations hostiles à l'ordre établi, à tel point qu'il fut dès 1350 en mesure de mobiliser plus d'un millier de navires, faisant de Huangyan une véritable puissance maritime²¹²⁰. Il lança dès lors nombre de raids sur la côte, notamment contre Taicang, qu'il ravagea en 1352, brûlant au passage les navires servant aux convois de grain vers la capitale, puis une nouvelle fois en 1354²¹²¹. Cette même année, il occupa avec sa flotte, alors composée de quelques 1 300 navires, les « routes maritimes » (*haidao* 海道), et empêcha le passage des convois de taxes²¹²². Ses activités provoquèrent en peu de temps la paralysie du système de transport maritime, asphyxiant la capitale qui dépendait entièrement de l'envoi de grain des provinces du Sud. Dadu fut alors en proie à des famines à répétition, qui affaiblirent d'autant le pouvoir impérial²¹²³.

Fang Guozhen conforta son emprise territoriale au Zhejiang dans les années qui suivirent, jusqu'à s'emparer de la forteresse de Taizhou en 1355 et de Qingyuan et Wenzhou l'année suivante, contrôlant ainsi les trois circuits (*lu* 路 : Qingyuan, Taizhou et Wenzhou) du Zhejiang. La cour impériale fut alors obligée de reconnaître son statut de puissance régionale, et tenta de le réintégrer à son système administratif en lui octroyant les charges de « Commandant en charge du transport de grain par voie maritime » (*haidao yunliang caoyun wanhu* 海道運糧漕運萬戶) et « Commandant en charge de la protection des convois de grain par voie maritime » (*fangyu haidao yunliang wanhu* 兼防禦海道運糧萬戶) en 1356²¹²⁴. Son concours était de toute évidence indispensable pour rétablir les transports de taxes depuis le Sud de la Chine. Fang Guozhen accepta l'offre de la cour sans faire de difficultés, car il semble qu'à l'inverse de Zhu Yuanzhang ou de Zhang Shicheng, il ne nourrissait pas l'ambition de créer une puissance autonome. Il ne se déclara ainsi jamais « roi » ou « empereur », contrairement à ses deux autres rivaux²¹²⁵. En 1357, il reçut également le titre d'« Assistant-administrateur du Secrétariat provincial du Zhejiang » (*Jiangzhe xingsheng canzhizhengshi* 江浙行省參知政事²¹²⁶), et en 1360 celui de

²¹¹⁹ MS : 123, « Biographie de Fang Guozhen » (方國珍傳).

²¹²⁰ DANJO Hiroshi, 2013 : 53-54.

²¹²¹ DANJO Hiroshi, 2013 : 54-55.

²¹²² YS : 43, 1354.4.1.

²¹²³ DANJO Hiroshi, 2013 : 53-56.

²¹²⁴ YS : 44, 1356.3, *wu-shen* 戊申.

²¹²⁵ TERAJI Jun, 1999 : 23.

²¹²⁶ YS : 45, 1357.8.23.

« Grand Maréchal » (*Taiwei* 太尉), « Grand conseiller assistant de gauche du Zhejiang » et « Commandant en charge des convois de grain par voie maritime » (*Jiangzhe zuocheng jian haidao yunliang wanhu* 江浙左丞兼海道運糧萬戶)²¹²⁷.

Ainsi, durant les années 1350, Fang Guozhen s'empara du pouvoir effectif au Zhejiang, et finit par contraindre les autorités des Yuan à reconnaître son autorité sur la région. Quand il déposa les armes et se rendit aux forces de Zhu Yuanzhang en 1367, il rassemblait encore sous sa bannière quelques neuf mille deux cents hommes d'infanterie, quatorze mille trois cents marins, six cent cinquante fonctionnaires (*guanli* 官吏), cent quatre-vingt-dix chevaux, et quatre cent vingt navires de mer (*haizhou* 海舟²¹²⁸). Ces chiffres laissent entrevoir une certaine faiblesse militaire sur terre, la vaste majorité de sa puissance reposant sur ses forces navales. C'est la raison pour laquelle les autorités Yuan se reposèrent sur lui pour rétablir le système de transport de grain vers la capitale — système qu'il avait personnellement contribué à paralyser²¹²⁹. La restauration des convois fiscaux par mer requérait ainsi sa coopération, mais aussi le concours de Zhang Shicheng, qui contrôlait une vaste portion des terres productrices de céréales dans le bassin du fleuve Qiantang (錢塘江) et du Yangzi. Les autorités des Yuan veillèrent donc à se concilier la faveur de ces deux personnages pour redémarrer les convois de taxes, mais au grand dam de ces derniers, l'entente entre les deux chefs était loin d'être cordiale. Le *Yuanshi* rapporte ainsi qu'en 1359, « la cour dépêcha au Zhejiang le Président du ministère de la guerre Bayan Temür et le Président du ministère des finances Qi Lühe pour reprendre le contrôle des convois de taxes par mer. Ils arrivèrent par voie maritime à Qingyuan, puis à Hangzhou. À cette époque Tashi Temür était le Grand Conseiller du Secrétariat provincial du Zhejiang, Zhang Shicheng était le Grand Maréchal, Fang Guozhen le Gestionnaire des affaires gouvernementales. Ordre fut donné à (Zhang) Shicheng de charger le grain, à (Fang) Guozhen de préparer les navires, et à Tashi Temür de les superviser. Quand l'ordre de la cour arriva, Fang et Zhang se méfiaient l'un de l'autre. (Zhang) Shicheng craignait que Fang embarquât son grain et ne l'achemina pas jusqu'à la capitale ; (Fang) Guozhen craignait que Zhang retînt ses navires, et profite de l'occasion pour l'attaquer. Bayan Temür le fit savoir au Grand Conseiller [Tashi Temür] ; par des propos raisonnables, il les réprimanda ; par des paroles encourageantes, il les exhorta (à

²¹²⁷ YS : 45, 1360.5.1.

²¹²⁸ MSL : 1367.12.9.

²¹²⁹ DANJO Hiroshi, 2013 : 53-56.

se reprendre), si bien qu'il dissipa la méfiance des deux clans et parvint à sauver la situation²¹³⁰ ». Cette description évoque ainsi clairement la grande la méfiance qui régnait entre tous les chefs, ainsi que la précarité de l'autorité de Tashi Temür, qui n'était pas aussi indispensable à la cour que Fang et Zhang. La situation se maintint toutefois tant bien que mal pendant quelques années, et la capitale put être approvisionnée en céréales du Jiangnan, dont une grande portion provenait des terres sous le contrôle de Shicheng, et qui étaient transportées du Jiangnan jusqu'à Dadu sur les navires de Guozhen. Malheureusement pour les Yuan, Shicheng se rebella à nouveau en 1363, mettant un terme définitif aux efforts de la cour pour rétablir les convois de grain de l'Est du Zhejiang et du Jiangsu²¹³¹. Ces convois se limitèrent probablement à partir de ce moment aux redevances de provinces sur lesquelles ils conservaient encore un semblant de contrôle, notamment sur la partie orientale du Zhejiang, contrôlée par Fang Guozhen, mais même ces convois ne se poursuivirent que quelques années, Guozhen offrant sa reddition à Zhu Yuanzhang à la fin de 1367²¹³² et la cour des Yuan étant chassée de Chine l'année suivante.

II.3.A.2 Le Koryŏ s'émancipe du pouvoir mongol

Les turbulences sociopolitiques en Chine s'étendirent bientôt au Koryŏ. Le roi Kongmin (恭愍王 ; r.1351-1374) succéda en 1351 à son neveu, le roi Ch'ungjŏng (忠定王 ; r.1349-1351), qui n'avait régné que deux années avant d'être destitué par la cour impériale²¹³³. Le règne de Kongmin peut être divisé en deux grandes périodes. La première, de son intronisation en 1351 à 1364, fut marquée par de nombreux troubles militaires causés par l'effondrement du pouvoir mongol, mais aussi par une forte volonté de réforme du système politique du pays et d'émancipation de la tutelle mongole²¹³⁴. Alors que les soulèvements populaires en Chine faisaient place à des mouvements

²¹³⁰ 至十九年，朝廷遣兵部尚書伯顏帖木兒、戶部尚書齊履亨征海運於江浙，由海道至慶元，抵杭州。時達識帖睦爾為江浙行中書省丞相，張士誠為太尉，方國珍為平章政事，詔命士誠輸粟，國珍具舟，達識帖睦爾總督之。既達朝廷之命，而方、張互相猜疑，士誠慮方氏載其粟而不以輸於京也，國珍恐張氏掣其舟而因乘虛以襲己也。伯顏帖木兒白於丞相，正辭以責之，巽言以諭之，乃釋二家之疑，克濟其事 (YS : 97, 食貨志, 海運).

²¹³¹ Un chargement de 130 000 *shi* de céréales de Shicheng parvint encore à la capitale (YS : 46, 1363.5.1) trois mois à peine avant qu'il déclare son indépendance (YS : 46, 1363.8). DANJO Hiroshi, 2013 : 56-57.

²¹³² MSL : 1367.12.9.

²¹³³ PAK Yong'un, 2008, réed. 2010 : 627.

²¹³⁴ KIM Yŏngsu, 2006 : 64.

insurrectionnels bien plus structurés, la cour des Yuan requit du Koryŏ l'envoi d'un contingent militaire pour participer à la répression des groupes insurgés²¹³⁵. Le contingent militaire du Koryŏ, regroupant au total quelques 23 000 hommes, participa ainsi aux combats autour de Gaoyou (高郵) contre les forces de Zhang Shicheng, remportant plusieurs succès militaires. Mais au moment où les troupes impériales s'apprêtaient à enlever la forteresse ennemie, la cour impériale, en proie à des machinations politiques, ordonna que le commandant mongol soit envoyé en exil, jetant le désarroi parmi les troupes des Yuan²¹³⁶. L'assaut contre Gaoyou fut ainsi abandonné, et le corps expéditionnaire du Koryŏ continua à combattre en Chine pendant quelques temps, avant de rentrer au pays en 1355²¹³⁷, rapportant les nouvelles de l'effondrement rapide de l'autorité des Yuan en Chine²¹³⁸. Le roi Kongmin, qui avait pour ambition de réaffirmer l'autorité royale dans la péninsule, sauta sur l'occasion pour débiter dès 1356 une campagne visant à réduire l'influence des factions pro-Yuan en Corée. Il abolit le secrétariat judiciaire (*imunso* 理問所) du Secrétariat provincial pour l'Expédition punitive vers l'Est (*chŏngdong haengjungsŏsŏng* 征東行中書省²¹³⁹), organe d'ingérence mongole établi en 1280 et qui jouissait jusqu'alors d'une grande autonomie politique car dépendant directement de la cour impériale²¹⁴⁰. Kongmin mena également toute une série d'attaques contre plusieurs relais (*zhan* 站²¹⁴¹) des Yuan à l'ouest du Yalu, et s'emparer de la préfecture générale de Ssangŏng (雙城 ; actuelle région de Yŏnghŭng 永興, dans le Hamgyŏng du Sud)²¹⁴². Cette activité suscita l'ire des Yuan, qui menacèrent de dépêcher une armée au Koryŏ, aussi Kongmin choisit-il de rétablir les relations diplomatiques, tout en conservant ses acquis et en renforçant la présence militaire coréenne dans les régions du nord²¹⁴³. Une telle présence fut du reste d'autant plus nécessaire que les troubles

²¹³⁵ KRSCY : 26, 1354.6.

²¹³⁶ KRS : 38, 26a-b, 1354.11.30.

²¹³⁷ Ils participèrent notamment à la défense de la ville de Huai'an (淮安城) en 1355. KRS : 113, 23a-b (崔瑩傳) ; KRSCY : 1354.11.

²¹³⁸ PAK Yong'un, 2008, rééd. 2010 : 706-707.

²¹³⁹ KRS : 39, 4a, 1356.5.18.

²¹⁴⁰ Cf. *supra*, p. 198.

²¹⁴¹ Ces stations faisaient partie d'un vaste réseau de communication à travers tout l'empire mongol, dans le but de faciliter et accélérer les communications et les déplacements. Elles faisaient ainsi partie des outils de domination des Yuan. Pour une étude détaillée de ce système, cf. MORIHARA Masahiko, 2004.

²¹⁴² La préfecture de Ssangŏng (*Ssangŏng ch'onggwambu* 雙城總管府) était un organe du pouvoir mongol implanté à Hwaju (和州), et contrôlait directement toute la région nord-est du Koryŏ, un territoire qui durant les invasions mongoles du XIII^e siècle s'était rebellé contre la cour royale et s'était rallié aux Mongols en 1258 (KRSCY : 17, 1258.12 ; PAK Yong'un, 2008, rééd. 2010 : 698).

²¹⁴³ PAK Yong'un, 2008, rééd. 2010 : 707-708.

intérieurs de la Chine débordèrent bientôt dans la péninsule. Les Turbans Rouges en particulier, qui s'étaient implantés dans le Liaoning, envahirent le Koryŏ à deux reprises. La première invasion eut lieu à la fin de 1359, lorsqu'un groupe de 40 000 hommes traversa le Yalu alors pris par les glaces hivernales²¹⁴⁴, mais ils furent promptement repoussés par les troupes coréennes, plus de vingt mille Turbans rouges laissant la vie dans les combats²¹⁴⁵ tandis que les survivants s'enfuirent tant bien que mal vers la frontière²¹⁴⁶. Environ un mois après la déroute de cette armée, un autre groupe d'insurgés chinois, identifié dans les sources coréennes comme faisant partie des Turbans rouges et fort de plus d'une centaine de navires, lança des opérations navales contre la côte du Sŏhae (actuel Hwanghae du Sud), pillant et incendiant plusieurs lieux²¹⁴⁷. Le lien entre cette flotte avec l'armée qui avait franchi le Yalu n'est pas connu. La seconde invasion des Turbans rouges eut lieu en 1361, lorsque 100 000 soldats traversèrent le Yalu²¹⁴⁸ et parvinrent à déborder les défenses coréennes. Kaesŏng fut prise²¹⁴⁹, obligeant la cour à se réfugier au Kyŏngsang²¹⁵⁰. Kongmin ne s'avoua pas vaincu pour autant, et mobilisa à nouveau ses troupes au début de 1362 pour reprendre la capitale, parvenant à tuer la quasi-totalité de l'armée ennemie²¹⁵¹. Le Koryŏ était parvenu à repousser l'ennemi sans la moindre aide des Yuan, qui ne firent que démontrer davantage à leur vassal coréen leur impuissance.

La seconde période du règne de Kongmin s'ouvrit en 1365, avec la mort en couche de la reine, un évènement qui affecta profondément Kongmin au point qu'il sombra dans la tristesse et devint de plus en plus despotique. Il engagea des dépenses somptuaires pour faire édifier un complexe funéraire pour sa défunte reine²¹⁵², qui grevèrent les finances du royaume²¹⁵³, et confia la gestion des affaires du gouvernement à un moine du nom de Sin Ton (辛旽 ; ?-1371). Toutefois, l'autorité de ce dernier fut contestée de toute part. Haï par de nombreux aristocrates, Sin Ton perdit finalement la faveur royale en 1371

²¹⁴⁴ KRS : 39, 29b, 1359.12.8.

²¹⁴⁵ KRS : 39, 32a-b, 1360.2.15.

²¹⁴⁶ KRS : 39, 32b, 1360.2.16.

²¹⁴⁷ KRS : 39, 32b-33a, 1360.3.22 ; 33a, 1360.3.27 ; 33a-b, 1360.4.1 ; 33b, 1360.4.3.

²¹⁴⁸ KRS : 39, 39a-b, 1361.10.20.

²¹⁴⁹ KRSCY : 27, 1361.11.24.

²¹⁵⁰ KRS : 54, 33a, 1361.11.

²¹⁵¹ KRS : 40, 1a-b, 1362.1.18.

²¹⁵² Il s'agit de la tombe Chŏng (正陵), pour laquelle fut confectionné le bol estampillé *chŏngnŭng* retrouvé sur les vestiges du Kanzeonji au Dazaifu. Cf. *supra*, p. 389.

²¹⁵³ KIM Yŏngsu, 2006 : 65.

et fut exécuté²¹⁵⁴. Kongmin finit pour sa part assassiné en 1374²¹⁵⁵, plongeant le pays dans une nouvelle crise politique. L'épineuse question de la succession royale fut l'occasion pour certaines puissantes familles aristocratiques²¹⁵⁶ de saisir le pouvoir effectif. Plusieurs factions s'affrontèrent, certaines désirant trouver le successeur parmi une branche cadette de la maison royale, d'autres encore désirant installer sur le trône Tokt'apurhwa (篤朶不花 ; ?-?), descendant des princes de Shen (cor. *Simwang* 瀋王), alors en exil chez les Yuan du Nord (北元 ; 1368-1398)²¹⁵⁷, mais c'est finalement la faction menée par Yi In'im (李仁任 ; ?-1388) qui l'emporta et parvint à placer sur le trône le fils de jeune fils de Kongmin, connu sous le nom de roi U (禡 ; 1365-1389), né de la concubine royale Panya (般若 ; ?-1374 ?) et légitimé en 1373. Or, celui-ci n'avait que neuf ans, âge inférieur à la majorité pour être reconnu apte à gouverner, si bien que le gouvernement était en état de régence, sous l'influence de Yi In'im. Ce dernier avait de surcroît obtenu le soutien d'autres puissants personnages, tels que Ch'oe Yöng (崔瑩 ; 1316-1388), héros

²¹⁵⁴ KIM Yöngsu, 2006 : 298-315.

²¹⁵⁵ Selon les historiographes du début du Chosön, Kongmin fut victime de sa propre débauche. Ce dernier, inquiet de ne pas avoir de descendance, avait ordonné à un personnage du nom de Hong Ryun (洪倫 ; ?-1374), entre autres personnes, d'entretenir des relations charnelles avec la reine Ik (益妃), sa seconde épouse, contre le gré de cette dernière. Hong Ryun faisait partie d'un corps spécial, appelé la « garde des fils » (*chajewi* 子弟衛) fondé en 1372 par Kongmin et composé d'éphèbes qui « obtenaient les faveurs royales avec (des actes) oscènes et immoraux, et qui servaient toujours (le roi) dans sa chambre à coucher » (以淫穢得幸, 常侍臥內 ; KRSCY : 1372.10). Lorsque la reine tomba enceinte, le roi ordonna à l'eunuque Ch'oe Mansaeng (崔萬生 ; ?-1374) de faire taire Hong Ryun de façon définitive, mais Mansaeng, craignant pour sa propre sécurité, avertit Ryun et, avec l'aide d'autres complices, ils s'infiltrèrent dans les appartements du roi qu'ils trouvèrent ivre et l'assassinèrent (KRS : 89, 30b-31a ; 131, 29a-b).

²¹⁵⁶ Ces familles étaient désignées sous différents termes, mais l'historiographie contemporaine retient principalement le terme de *kwönmun sejok* (權門世族 ; « maisons puissantes et familles héréditaires »), qui est en fait la combinaison de deux termes historiques, *kwönmun* (ou parfois *kwönsin* 權臣, « puissant dignitaires ») et *sejok* (qui apparaît également sous la forme *sega* 世家, « maison héréditaire »), mais qui n'apparaît pas dans les sources sous cette forme. On trouvera ainsi différents termes dans le KRS, tels que *köga sejok* (巨家世族), « grandes maisons et familles héréditaires », ou encore *köga sejok* (舊家世族), « maisons anciennes et clans héréditaires ». Le terme *kwönmun sejok* est aujourd'hui généralement employé en opposition au terme *sadaebu* (士大夫), « lettré fonctionnaire », un terme qui est aujourd'hui souvent compris comme désignant une classe émergente de lettrés néoconfucéens, mais cette dichotomie est inexacte, nombre de ces lettrés appartenant en réalité à des lignages anciens (DUNCAN, John B., 2000 : 86-87). Ces grandes familles aristocratiques de la fin du Koryö se caractérisaient par la détention de larges domaines agricoles (*nongjang* 農莊), généralement composés de parcelles éparpillées à travers tout le pays, mais qui pouvaient dans certains cas être concentrées en un même lieu au point de couvrir tout un district, et qui étaient généralement travaillées par une large main d'œuvre servile (DUNCAN, John B., 2000 : 91-94). Certaines avaient également à leur disposition de larges armées privées (DUNCAN, John B., 2000 : 160).

²¹⁵⁷ Les « princes de Shen » étaient des membres de la famille royale du Koryö qui avaient reçu des Yuan la charge d'administrer les gens du Koryö installés au Liaodong. Au départ, c'étaient les rois eux-mêmes qui détenaient cette charge, mais à partir du roi Ch'ungsön (忠宣王 ; r. 1298-1299, 1308-1313), les deux charges furent séparées et Wang Ko (王暁 ; ?-1345), neveu du roi, reçut le titre de prince de Shen. Tokt'apurhwa était le petit-fils de Wang Ko. PAK Yong'un, 2008, rééd. 2010 : 635.

militaire du pays qui avait participé à la plupart des conflits armés du règne de Kongmin, et qui possédait de surcroît une importante armée privée²¹⁵⁸. Le court règne de U fut marqué par des luttes intestines entre ces grandes familles²¹⁵⁹, qui culminèrent en 1388 avec l'évincement de Yi In'im et la prise de pouvoir de Ch'oe Yǒng. Le renversement de Yi In'im fut, du reste, autant provoqué par les luttes internes qu'un facteur externe : l'annonce de la volonté de Hongwu d'instaurer la « garde de Ch'öllyǒng » (鐵嶺衛), c'est-à-dire d'installer une garnison dans la marche nord-ouest de la péninsule coréenne sous prétexte que ce territoire avait appartenu aux Yuan et que la cour impériale devait le récupérer. Cette annonce des Ming fut perçue comme une menace par la cour du Koryŏ, et en particulier Ch'oe Yǒng, qui était déjà exacerbé par les nombreuses exigences économiques de la cour impériale. Ce dernier décida ainsi de lancer une expédition militaire contre le Liaodong, placée sous le commandement de plusieurs généraux, dont Yi Sǒnggye (李成桂 ; 1335-1408), qui s'y était pourtant opposé.

Yi Sǒnggye était le fils d'un fonctionnaire militaire de la Préfecture générale de Ssangŏng qui s'était rallié très tôt à Kongmin et l'avait aidé dans sa reconquête de cette partie de la péninsule. Il obtint ainsi des charges militaires de la cour royale pour lui et son fils, qui au cours des décennies suivantes prit part à une large part des conflits militaires du pays, et se fit remarquer grâce à ses prouesses militaires. Il participa à la reprise de la capitale contre les Turbans rouges²¹⁶⁰ et combattit des chefs mongols qui profitèrent de l'effondrement des Yuan pour causer des troubles au Koryŏ²¹⁶¹. Cependant, c'est véritablement en luttant contre les pirates japonais qu'il s'illustra²¹⁶². Yi Sǒnggye était ainsi parvenu au fil des années et des victoires, à rassembler une grande armée privée²¹⁶³, qui lui assura une autorité conséquente à la cour en dépit de sa basse

²¹⁵⁸ KRSCY : 28, 1365.5.

²¹⁵⁹ DUNCAN, John B., 2000 : 168-170 ; PAK Yong'un, 2008, rééd. 2010 : 635-637.

²¹⁶⁰ KRS : 40, 1a-b, 1362.1.18.

²¹⁶¹ KRS : 40, 5b-10a, 1362.7.

²¹⁶² Il est toutefois probable que certaines de ses victoires aient été exagérées, et peut-être même fabriquées par les historiographes du début du Chosŏn (cf. *supra*, p. 44).

²¹⁶³ « À la fin du Koryŏ, les administrations n'avaient pas de registre militaire, chaque général recrutait ses propres soldats, (une pratique) que l'on appelait "*p'aegi*". Si parmi les officiels ou les militaires, quelqu'un n'agissait pas selon la volonté des grands généraux tels que Ch'oe Yǒng, Pyŏn An'yŏl, Chi Yongsu ou encore U In'yŏl, il n'y avait point d'outrage que ces derniers ne lui fissent subir, ou bien le faisaient bastonner, au point que certains en moururent. (Ainsi) nombre de leurs subordonnés nourrissaient de la rancœur (à leur égard). T'aejo avait un caractère strict et taciturne et se tenait toujours assis les yeux fermés, de sorte qu'il paraissait froid au premier abord, mais ceux qui le fréquentaient faisaient entièrement corps en harmonie (avec lui), aussi tous le craignaient et l'adoraient. Parmi les généraux, il était le seul à traiter ses subordonnés avec courtoisie, et jamais n'avait de parole injurieuse, aussi tous les subordonnés des autres généraux désiraient être sous ses ordres. » 高麗末, 官不籍兵, 諸將各占爲兵, 號曰牌記。大將若崔瑩、邊安烈、池

extraction. Il exerçait ainsi une grande influence parmi les généraux qui furent nommés à la tête du corps expéditionnaire contre les Ming, de sorte que lorsque cette armée arriva sur l'île de Wihwa (威化島), dans l'embouchure du Yalu, il parvint à persuader les autres commandants de faire demi-tour et de marcher sur la capitale. Il s'empara ainsi du pouvoir par un coup d'État, déposa Ch'oe Yŏng, qui fut exécuté, et le roi U, qui fut remplacé par son jeune fils, connu sous le nom de roi Ch'ang (昌王 ; r. 1388-1389). Au cours des années qui suivirent, Yi Sŏnggye et ses partisans renforcèrent peu à peu leur emprise sur les affaires de la cour, écartant tour à tour les factions rivales et engageant nombre de réformes²¹⁶⁴. En 1389, Ch'ang fut à son tour déposé et exécuté avec son père²¹⁶⁵, au profit d'un autre membre de la maison royale, le roi Kong'yang (恭讓王 ; r. 1389-1392), avant qu'en 1392, Yi Sŏnggye soit assez puissant pour prendre lui-même le pouvoir et fonder une nouvelle dynastie et un nouveau pays, le Chosŏn.

C'est donc dans un contexte politique fortement perturbé que la piraterie japonaise fit son apparition au Koryŏ, et ne fit qu'ajouter aux turpitudes d'un pays fortement affaibli. Elle posa cependant les bases pour l'avènement d'un nouveau pouvoir, qui tira sa légitimité politique de ses succès militaires contre les pirates.

II.3.A.3 L'évolution des circulations maritimes en mer de Chine

On pourrait s'attendre à ce que l'instabilité politique et les conflits en Asie orientale, couplée à l'apparition de la piraterie japonaise sur les côtes du Koryŏ et dans le Nord de la Chine, aient eu des répercussions négatives sur les échanges commerciaux en mer de Chine. Il n'en fut rien. Si on constate en effet quelques perturbations dans les échanges

龍壽、禹仁烈等，幕僚士卒，有不如意者，詆罵無所不至，或加榜極，至有死者，麾下多怨望。太祖性稟嚴重簡默，平居常閉目而坐，望之凜然，及至接人，渾是一團和氣，故人皆畏而愛之。其在諸將中，獨禮接麾下，平生無諛語，諸將麾下，皆願屬者。(CWS : « introduction générale aux annales de T'aejo » 太祖實錄藏總序, [67])

²¹⁶⁴ Les principales réformes menées par Yi Sŏnggye et sa clique, dont faisaient partie nombre de lettrés néo-confucéens tels que Cho Chun (趙浚 ; 1346-1045) et Chŏng Tojŏn (鄭道傳 ; 1342-1398), portaient sur la réforme du système agraire et la récupération par l'Etat des domaines privés (DUNCAN, John B., 2000 : 204-213 ; DEUCHLER, Martina, 1992 : 90-94), ainsi que l'abolition des armées privées (sur ce point, voir par exemple CHONG Il'tae, 2019 : 174-181).

²¹⁶⁵ Les rois U et Ch'ang furent déclarés des « faux souverains » (*wiju* 僞主), car U aurait été, selon l'historiographie officielle, le rejeton de Sin Ton et non de Kongmin, et était par conséquent illégitime (KRS : 45, 1a-3a).

entre la Chine et le Japon, les allées et venues des marchands sino-japonais se maintinrent durant les années 1350 et 1360²¹⁶⁶. Par ailleurs, les échanges entre le Sud de la Chine et le Koryŏ semblent avoir connu durant le règne de Kongmin un nouveau souffle. Comme nous l'avons expliqué, il est délicat d'évaluer la fréquentation du Koryŏ par les marchands du Sud de la Chine dans la première moitié du XIV^e siècle car les sources concernant leurs échanges à l'époque des Yuan sont très fragmentaires. Ceci étant, l'activité diplomatique qui se développa entre les nouveaux pouvoirs du Sud de la Chine, dont Zhang Shicheng et Fang Guozhen, et la cour du Koryŏ suggère fortement un regain d'activité commerciale entre ces deux zones de la mer de Chine. En effet, de nombreux émissaires du Sud de la Chine visitèrent Kaesŏng chaque année à partir de 1357 pour présenter des cadeaux diplomatiques. Le tableau suivant inventorie ces visites :

Tableau 5 : Ambassades des puissances du Sud de la Chine au Koryŏ durant le règne de Kongmin

Année	mois	jour	Ambassade dépêchée par	Motif de la venue au Koryŏ
1357	7	2	« Grand Conseiller du Secrétariat provincial du Zhejiang » (Tashi Temür 達識帖睦爾)	Il dépêche le secrétaire judiciaire Shicibuhua (實刺不花) et présente des cadeaux à la cour ²¹⁶⁷
1358	5	3	Fang Guozhen (FGZ)	Il offre des présents à la cour ²¹⁶⁸ .
	7	8	Zhang Shicheng (ZSC)	Il dépêche le secrétaire judiciaire Shicibuhua (實刺不花) et présente divers cadeaux à la cour ²¹⁶⁹ .
			Ding Wenbin 丁文彬 (DWB)	Il envoie une missive au Koryŏ pour demander la réouverture des relations commerciales ²¹⁷⁰ .
1359	4	19	ZSC	Il dépêche un envoyé et présente des cadeaux à la cour ²¹⁷¹ .
			DWB	Il dépêche un envoyé et présente des cadeaux à la cour ²¹⁷² .
	8	8	FGZ	Il offre des présents à la cour ²¹⁷³ .
	7	23	ZSC	Il dépêche Fan Hanjie (范漢傑) Lu Ben (路本) pour présenter des cadeaux ²¹⁷⁴ .

²¹⁶⁶ ENOMOTO Wataru, 2007 : 181-189.

²¹⁶⁷ KRS : 39, 16b, 1357.7.2.

²¹⁶⁸ KRS : 39, 21b, 1358.5.3.

²¹⁶⁹ KRS : 39, 23a, 1358.7.8.

²¹⁷⁰ KRS : 39, 23a-b, 1358.7.8.

²¹⁷¹ KRS : 39, 14a, 1359.4.19.

²¹⁷² KRS : 39, 14a, 1359.4.19.

²¹⁷³ KRS : 39, 29a, 1359.8.8.

²¹⁷⁴ KRS : 39, 28a, 1359.7.23.

			DWB	Il envoie une missive à la cour du Koryŏ ²¹⁷⁵ .
1360	3	29	ZSC	Il dépêche un émissaire ²¹⁷⁶ .
	7	22	« Conseiller de droite Li, de la province du Zhejiang » (<i>Jiangzhesheng Li youcheng</i> 江浙省李右丞) ²¹⁷⁷	Il dépêche Zhang Guozhen (張國珍) pour offrir au Koryŏ divers présents. La cour royale dépêche en retour le sous-préfet Kim Paekhwon (金伯環) ²¹⁷⁸ .
1361	3	6	ZSC	Il dépêche un émissaire et présente des cadeaux ²¹⁷⁹ .
			« Conseiller de droite de la province du Huainan Wang Sheng » (淮南省右丞王晟) ²¹⁸⁰	Il dépêche un émissaire et présente des cadeaux ²¹⁸¹ .
	7	4	ZSC	Il dépêche le commandant Fu De (傅德) ²¹⁸² .
1362	7	7	ZSC	Il dépêche un émissaire et présente des cadeaux ²¹⁸³ .
1363	4	13	ZSC	Il dépêche un émissaire pour féliciter le Koryŏ pour leur victoire contre les Turbans rouges, et présente des cadeaux ²¹⁸⁴ .
1364	4	11	ZSC	Il dépêche le général de brigade Yuan Shixiong (袁世雄) en ambassade ²¹⁸⁵ .
	6	23	FGZ	Il dépêche le dépositaire des archives Hu Ruohai (胡若海) ainsi que Tian Lusheng (田祿生) pour offrir divers présents à la cour, dont des livres ²¹⁸⁶ .
	7	26	ZSC	Il dépêche Zhou Zhongzhan (周仲瞻) en ambassade et offre des cadeaux ²¹⁸⁷ .
1365	4	3	ZSC	Il dépêche un envoyé et présente des cadeaux ²¹⁸⁸ .

²¹⁷⁵ KRS : 39, 28a-b, 1359.7.23.

²¹⁷⁶ KRS : 39, 33a, 1360.3.29.

²¹⁷⁷ Nous n'avons pas pu identifier ce personnage. Selon la biographie de Tashi Temür dans le YS, le poste de conseiller de droite de la province du Zhejiang était à cette époque détenu par un certain Dalan Temür (答蘭帖木兒 ; ?-?). YS : 140, « Biographe de Tashi Temür » (達識帖睦爾傳).

²¹⁷⁸ KRS : 39, 35a, 1360.7.22.

²¹⁷⁹ KRS : 39, 36b-37a, 1361.3.6.

²¹⁸⁰ Wang Sheng (王晟 ; ?-?) est mentionné une seule dans le YS (YS : 140, « Biographe de Tashi Temür » 達識帖睦爾傳), à la date de 1364 en tant qu'émissaire de Zhang Shixin (張士信 ; ?-?), frère cadet de Zhang Shicheng. Il apparaît également dans les *Ming Taizu Shilu* à la date de 1366 en tant que subordonné de Zhang Shicheng (MSL : 1366.10.4). Il est donc clair que cette ambassade a également été dépêchée par Zhang Shicheng.

²¹⁸¹ KRS : 39, 37a, 1361.3.6.

²¹⁸² KRS : 39, 38a, 1361.7.4.

²¹⁸³ KRS : 40, 10a, 1362.7.7.

²¹⁸⁴ KRS : 40, 24b, 1363.4.13.

²¹⁸⁵ KRS : 40, 37b, 1364.4.11.

²¹⁸⁶ KRS : 40, 38a, 1364.6.23.

²¹⁸⁷ KRS : 40, 38a-b, 1364.7.26.

²¹⁸⁸ KRS : 41, 3b, 1365.4.3.

	8	4	FGZ	Il dépêche un envoyé au Koryŏ ²¹⁸⁹ .
	10	9	FGZ	Il dépêche un envoyé au Koryŏ ²¹⁹⁰ .

Comme on peut le constater, Guozhen et Shicheng furent particulièrement actifs, dépêchant respectivement cinq et onze ambassades en huit ans. L'attention portée par ces deux personnages à l'entretien des bonnes relations avec la cour du Koryŏ est donc manifeste. Ils présentèrent régulièrement des cadeaux diplomatiques à la cour coréenne, et reçurent même en quelques occasions des ambassades en retour²¹⁹¹. Certains historiens estiment, en se basant sur ces visites diplomatiques, que les échanges furent restaurés entre le sud de la Chine et la Koryŏ à cette époque grâce au volontarisme de Zhang et Fang. Mais comme le souligne Yi Kanghan, il faut plutôt y voir un développement sur la base de relations commerciales qui existaient déjà, et que Zhang et Fang exploitèrent à leur profit. Ainsi, on attribue parfois à Zhang Shicheng la première ambassade signalée dans le *Koryŏsa* au 7^e mois de 1357, dépêchée par le Grand Conseiller de la Province du Zhejiang (*Jiangzhesheng chengxiang* 江浙省丞相), mais celui-ci n'acquit ce titre que le mois suivant. C'est Tashi Temür qui détenait la charge à cette date, aussi semble-t-il qu'il fût celui qui dépêcha cette première ambassade, et non Zhang Shicheng. Le fait que cette première ambassade ait été envoyée par le représentant de l'autorité des Yuan au Zhejiang tend ainsi à prouver que les acteurs des échanges maritimes n'attendirent pas l'avènement de Zhang ou Fang pour développer leurs activités en mer de Chine²¹⁹², ces derniers s'appuyant simplement sur les réseaux préexistants à l'intérieur des zones nouvellement conquises²¹⁹³. De même, le fait que la première ambassade ait ainsi été dépêchée par Tashi Temür suggère que le motif premier de ces échanges diplomatiques n'était pas d'ordre militaire ou politique — ce qui ne signifie pas pour autant que ces deux questions fussent totalement absentes —, mais mercantile²¹⁹⁴. Cela est d'ailleurs clairement attesté dans la missive dépêchée par Ding Wenbin (丁文彬 ; ?-?)

²¹⁸⁹ KRS : 41, 7a, 1365.8.4.

²¹⁹⁰ KRS : 41, 7b, 1365.10.9.

²¹⁹¹ On en compte deux pour Zhang (1358 et 1364), une pour Li, deux pour Ding. Aucune n'est adressée à Fang Guozhen.

²¹⁹² Yi Kanghan, 2011 : 200-206.

²¹⁹³ Yi Kanghan estime que ces réseaux ne se développèrent que vers le début ou le milieu des années 1350, les échanges entre le Koryŏ et le sud de la Chine étant selon lui quasi-inexistants depuis l'abolition du système de transport le long de la côte en 1303, une vision que nous avons critiquée plus haut. Cf. *supra*, p. 190.

²¹⁹⁴ Yi Kanghan, 2013 : 265-270.

en 1358. L'origine exacte de ce personnage est inconnue, mais il se présente comme « Général de brigade en charge de la défense des îles du Zhejiang » (江浙海島防禦萬戶), c'est-à-dire vraisemblablement l'archipel des Zhoushan (舟山²¹⁹⁵), et il était vraisemblablement sous les ordres de Zhang Shicheng²¹⁹⁶. La teneur de sa missive est telle que suit :

文彬, 眇處海邑, 欽仰大邦久, 欲一拜殿下, 以觀耿光, 惜乎微役所縈不果, 茲因大邦治下黃贊至此, 故得聞安吉. 今車書如舊, 儻商賈往來, 以通興販, 亦惠民之一事也. 黃贊廻, 令親郁文政進拜, 聊獻土宜²¹⁹⁷.

« (Moi, Ding) Wenbin, résidant dans un petit village du bord de mer, révère depuis longtemps votre Grand Pays, et ai toujours voulu présenter mes respects à Son Altesse, et être témoin de son rayonnement. Malheureusement accaparé par des affaires insignifiantes, je n'ai pu accomplir ce souhait. Mais en raison de la venue en ce lieu de Hwang Ch'an²¹⁹⁸, sujet de votre Grand Pays, nous avons pu avoir des nouvelles de Votre Altesse. Les échanges sont aujourd'hui tels qu'autrefois ; si les marchands vont et viennent et qu'ils se livrent au négoce, alors c'est un bienfait pour le peuple. Lorsque Hwang Ch'an est rentré, nous avons ordonné à notre proche Yu Wenzhen de présenter nos respects, et d'offrir en tribut quelques produits locaux. »

Cette missive ne laisse planer aucun doute quant aux motivations de Ding Wenbin : rétablir et faire prospérer les échanges commerciaux avec le Koryŏ, une motivation sans nul doute partagée par l'ensemble des personnages politiques qui tentèrent leur chance auprès de la cour coréenne. Nous ignorons, lorsqu'il parle de rétablissement des échanges, à quelle époque il fait référence. Il est possible que les échanges aient connu une période d'interruption lorsque les combats battaient leur plein entre Fang Guozhen, Zhang Shicheng, et les forces des Yuan, mais il pourrait aussi s'agir d'une référence à une époque plus ancienne, telle que l'époque des Song. Quoi qu'il en soit, toute cette activité

²¹⁹⁵ Nous revenons un peu plus bas sur la place des Zhoushan dans les réseaux d'échanges avec le Koryŏ. Cf. *infra*, p. 506.

²¹⁹⁶ Ses trois ambassades au Koryŏ coïncident toutes avec la venue d'envoyés de Zhang Shicheng.

²¹⁹⁷ KRS : 39, 23a-b (1358.7.8).

²¹⁹⁸ Cf. *infra*, p. 493.

diplomatique doit donc avant tout être comprise comme la partie émergée d'échanges florissants entre le Koryō et le Jiangnan durant les années 1350 et 1360.

Il est d'ailleurs un aspect de l'activité diplomatique de Fang Guozhen qui n'a jamais été envisagée à l'aune de son autre rôle en Chine : celui du transport des taxes des provinces du Sud à la capitale impériale. Comme nous l'avons précédemment expliqué, le système de transports fiscaux des Yuan incorporait dans son circuit la côte occidentale de la péninsule coréenne. Si le maillage de relais maritimes placés au Koryō fut aboli une fois en 1303, il fut probablement rétabli par la suite, à une date inconnue, et fonctionnait toujours au milieu du XIV^e siècle²¹⁹⁹. L'un des points de départ de ce système était le port de Liujiagang (劉家港), à Taicang, où étaient acheminées les taxes de tout le bassin du Yangzi, avant d'être chargé sur les navires de transport qui faisaient alors voiles vers la capitale. Taicang était ainsi un des principaux terminaux des navigations entre le Jiangnan et le Koryō²²⁰⁰. Or, la ville fut attaquée à deux reprises par les forces de Fang Guozhen en 1352 et 1354, avant de tomber aux mains de Zhang Shicheng en 1356²²⁰¹. Le système de transports fiscaux des Yuan fut ainsi complètement paralysé jusqu'à ce qu'ils parviennent à rallier les deux chefs rebelles et à leur confier des charges officielles en 1356 et 1357. Les premières ambassades de Shicheng et Guozhen au Koryō sont ainsi postérieures à leur ralliement à la cour impériale, à une époque où ils étaient chargés d'assurer eux-mêmes les transports de taxes. Le lettré Wu Sidao (烏斯道 ; ?- ?), qui se trouvait auprès de Fang Guozhen durant ces années, prête les propos suivants au chef pirate devenu officiel de la cour impériale²²⁰² :

大尉丞相方公、以至正十有七年、受天子命、控制東藩。有梗化者討之、自是東方以寧。倭爲東海梟夷處化外。比歲候舶趁風至寇海中、凡水中行而北者病焉。今年夏、丞相曰、天子方以中土未盡平、弗暇理東海事、吾爲天子弭盜賊耳。惡得不選吾爪牙

²¹⁹⁹ Cf. *supra*, p. 147.

²²⁰⁰ ENOMOTO Wataru, 2007 : 184-185.

²²⁰¹ DANJO Hiroshi, 2013 : 54-55.

²²⁰² WU Sidao 烏斯道 (?-?), *Chuncaozhaiji* 春草齋集 (Recueil de Chuncaozhai) : j. 8, « Introduction au départ du Gestionnaire Chen Zhongkuan sous les ordres du Maréchal pour la capture des pirates japonais » (送陳仲寬都事從元帥捕倭寇序) ; Cité par ENOMOTO Wataru, 2007 : 179.

« En l'an 17 de l'ère Zhizheng, [1357], le Grand Maréchal et Grand Conseiller Fang, ayant reçu le mandat du Fils du Ciel, plaça sous son contrôle la frontière orientale. Lorsque quelqu'un entrava sa route, il le pourfendit, et dès lors l'Est fut pacifié. Les Japonais sont des barbares insulaires de la mer de l'Est, à l'extérieur [du monde civilisé]. Ces dernières années, ils attendent l'arrivée du vent des navires lointains²²⁰³ et écument les mers, aussi ceux qui prennent le large pour se porter au nord en souffrent-ils. Cet été, le Ministre [Guozhen] a déclaré : "Les terres du Fils du Ciel ne sont pas encore entièrement pacifiées. S'il n'a pas le loisir d'administrer les affaires de la mer de l'Est, je mettrai fin à la piraterie pour lui. Comment se passerait-il donc de mes griffes et crocs ?" »

Cette description de la réaction de Fang Guozhen vis-à-vis de la piraterie japonaise est révélatrice à plus d'un titre. Tout d'abord, plusieurs historiens supputent que Fang Guozhen s'était associé aux pirates japonais pour commettre des pillages²²⁰⁴. Ce texte montre au contraire que Fang Guozhen s'opposait aux activités des pirates japonais. Cela se comprend d'autant mieux que Guozhen était depuis l'année précédente en charge des convois de taxes, que les pirates japonais pillaient volontiers²²⁰⁵, une perturbation à laquelle il désirait donc mettre un terme²²⁰⁶. Toutefois, les pirates japonais ne commencèrent à attaquer les côtes du Nord de la Chine qu'à partir de 1358²²⁰⁷, un an après cette déclaration de Fang Guozhen, ce qui semble présenter une incohérence. Toutefois, cela s'entend si l'on interprète le terme « frontière orientale » (*dongfan* 東藩) non pas comme désignant la côte orientale de la Chine, mais comme désignant la péninsule coréenne. En effet, si au sens premier, il peut désigner la frontière orientale d'un pays, en l'occurrence la Chine, il peut aussi signifier le « pays (vassal) à l'est ». Or, cette expression sert fréquemment de métonymie pour désigner le Koryō dans les écrits

²²⁰³ Le *bochaofeng* (船趨風 ; lit. « vent des navires du lointain »), désigne le vent qui souffle depuis le sud-ouest pendant les mois d'été. Cf. *supra*, p. 62.

²²⁰⁴ FUJITA Akiyoshi, 2010 : 233-234.

²²⁰⁵ Cf. *supra*, p. 322.

²²⁰⁶ On possède par ailleurs connaissance d'une affaire de piraterie japonaise contre un transport de grains sous la supervision d'un subordonné de Fang Guozhen en 1362. *Yutingji* 羽庭集 : j. 5, « Introduction au départ du seigneur Zhang Yanfu, Relecteur du Secrétariat provincial du Zhejiang » (送江浙行省檢校章公彥復序), *Zhizheng* (至正) 22 ; cité par ENOMOTO Wataru, 2007 : 179.

²²⁰⁷ Cf. *supra*, p. 255.

chinois des époques des Song et des Yuan, notamment dans le langage diplomatique²²⁰⁸. Par conséquent, Fang Guozhen ne parlerait pas ici des côtes chinoises, mais coréennes, par où passaient les convois de taxes dont il avait la charge. Il faut ainsi tenir compte de cet aspect lorsque l'on explique les motivations de l'activité diplomatique de Fang Guozhen, mais aussi de Zhang Shicheng, qui comme nous l'avons vu collabora pendant plusieurs années aux transports de grain vers Dadu. La question des transports fiscaux n'est d'ailleurs pas déconnectée de celle des échanges commerciaux, puisque les transporteurs qui allaient et venaient entre le Sud et le Nord de la Chine se livraient également au négoce, notamment avec le Koryŏ. L'un des documents qui l'évoque le plus clairement est l'« épitaphe de l'épouse de Pan Shaozong » (潘紹宗小君墓誌銘), rédigé en 1464, et qui contient la description suivante²²⁰⁹ :

紹宗、本太倉殷九宰子。九宰元任海道萬戶家、造三巨舶、大者勝萬石、中者八千、小者六千。歲以所得舶脚錢²²¹⁰、轉往朝鮮市貨、致大富。

« Shaozong était à l'origine le fils de Yin Jiuzai de Taicang. La famille de Jiuzai avait été désignée par les Yuan "commandant des voies maritimes" et il avait fait construire trois énormes navires. Le plus grand dépassait les 10 000 *dan* (d'emport), le moyen 8 000, et le plus petit 6 000. Chaque année, avec les rémunérations des navires qu'il percevait, il se déplaçait au Chaoxian (Koryŏ) pour commercer et en vint ainsi à acquérir une grande fortune ».

L'épitaphe ne date pas précisément l'activité de Yin Jiuzai (?-?), mais elle explique que Pan Shaozong, son fils, est mort en 1412, après plus de trente ans d'activité, lui aussi

²²⁰⁸ Lorsque les Yuan dépêchèrent une ambassade pour réclamer la soumission du Japon en 1267, ils firent usage de ce même terme pour décrire le Koryŏ (« Le Koryŏ est notre pays vassal de l'est » 高麗, 朕之東藩也 ; KRS : 26, 11a, 1267.8.22), pour ne citer qu'un des nombreux exemples contenus dans le KRS.

²²⁰⁹ Zheng Wenkang (鄭文康 ; 1413-1465), *Pingqiao* 平橋藁 (Écrits de Pingqiao) : j.14, « épitaphe de l'épouse de Pan Shaozong » 潘紹宗小君墓誌銘.

²²¹⁰ Le terme *jiaoqian* 脚錢 se rencontre dans le *Taiping Guangji* (太平廣記 ; *Grand Recueil de l'ère de la Grande Paix* ; achevé en 981), dans le mémorandum de Wang Duo (王鐸 ; ?-?) : « Chaque année, le Jianghuai transporte du riz jusqu'à la capitale, et les rémunérations des transporteurs par voie fluviale et terrestre s'élèvent au total à sept cents *dou* » 每年江淮運米至京、水陸脚錢、斗計七百 (*Taiping Guangji* : 499, « Notes diverses » 雜錄, « Wang Duo » 王鐸). On le trouve également dans le KRS à la date de 1388, faisant également référence à la rémunération des transporteurs de taxes (KRS : 78, 24b, 1388.7), montrant qu'un système similaire existait au Koryŏ.

en tant que commandant de navires, ce qui nous amène aux alentours de 1380. Ainsi, si Yin Jiuzai se livrait à ces échanges avec le Koryŏ une génération avant Pan Shaozong, cela ne remonte probablement pas au-delà des dernières décennies de l'époque des Yuan, vers les années 1350-1360²²¹¹. Ce texte montre donc que les transporteurs opérant pour le compte de la cour, et probablement sous le contrôle de Fang Guozhen ou Zhang Shicheng (qui contrôlait Taicang, où Jiuzai était basé) mettaient à profit leurs grandes jonques, qui pouvaient atteindre des tailles remarquables (un navire de 10 000 *dan* représenterait une capacité d'emport de plus de 500 tonnes, près du quadruple du Sin'an) pour transporter les taxes du Jiangnan jusqu'à Tianjin (Zhigu), où ils recevaient rémunération pour leurs services (*jiaoqian* 脚錢), rémunération qu'ils réinvestissaient pour se livrer au commerce avec le Koryŏ durant le voyage retour. Si l'on en croit l'exemple de Yin Jiuzai, ce commerce pouvait s'avérer hautement lucratif.

Il faut donc se représenter que les jonques des transporteurs de taxes chinois fréquentaient les côtes du Koryŏ, dont certaines dépassaient les 500 tonnes d'emport et portant sans nul doute des centaines de membres d'équipage²²¹². Or, le *Koryŏsa* rapporte à la date de 1358 une affaire qui a retenu notre attention. Il s'agit de la description d'une stratégie employée par la cour du Koryŏ pour tenter de protéger leurs propres convois de taxes, qui comme nous l'avons expliqué précédemment étaient également fréquemment victime des déprédations des pirates :

倭侵黔毛浦, 焚全羅道漕船. 時倭寇爲梗, 漕運不通, 以漢人張仁甫等六人爲都綱, 各授唐船一艘·戰卒百五十人, 漕全羅稅租, 賊乘風縱火, 焚之, 我師敗績, 死傷甚多²²¹³

« Les Japonais envahissent Kŏmmop'o²²¹⁴, et brûlent les navires des convois de taxes du Chŏlla. À cette époque, les pirates japonais obstruaient [les voies maritimes], aussi nomma-t-on six Chinois, dont Zhang Renfu, « subrécargue en chef », et leur décerna-t-on à chacun une jonque chinoise et cent cinquante

²²¹¹ Cette description est nécessairement antérieure à l'établissement des Ming, les échanges privés tels que décrits ici étant alors prohibés. Cf. *infra*, p. 500.

²²¹² Concernant la taille des jonques et le nombre de passagers, cf. *supra*, « I.1.C.4 Les jonques chinoises, maîtresses de la navigation hauturière ».

²²¹³ KRS : 39, 24b, 1358.7.26.

²²¹⁴ Situé dans l'actuelle baie de Komso (熊淵灣), prov. Chŏlla du Nord (MUN Kilju, 2016 : 90).

soldats pour assurer le transport des redevances du Chölla. Les pirates profitèrent des vents pour les embraser et les détruisirent par les flammes. Nos hommes sont défaits, et les morts et blessés extrêmement nombreux. »

Plusieurs points de ce document sont à relever. Tout d'abord, le terme *togang* (都綱), « subrécargue en chef » était employé à l'époque du Koryŏ pour désigner les commandants chinois dirigeant une expédition commerciale, tout comme les termes de *kangsa* (綱司) et *kangsu* (綱首²²¹⁵). Il est clair que si le passage stipule que la cour coréenne leur « décerna » des jonques chinoises, il s'agissait en réalité de leurs propres navires. Sachant que chacune de ces jonques devait porter cent cinquante soldats en plus de son équipage, il s'agissait de navires de très grande taille. Par ailleurs, cette affaire survint l'année suivant le serment de Fang Guozhen de réprimer la piraterie japonaise, et deux mois à peine après la venue de sa première ambassade au Koryŏ. Il est donc fort probable que les six jonques en question étaient des jonques employées pour les convois de taxes en Chine, à l'instar de celles de Yin Jiuzai, et que le gouvernement du Koryŏ profita de leur présence pour leur confier également le transport des taxes coréennes, tentative qui se solda toutefois par un cuisant échec. Il nous semble en tout cas que cette affaire est le résultat direct des négociations engagées par la cour du Koryŏ avec les puissances du Sud de la Chine, dont Fang Guozhen. Si ces négociations portaient selon toute vraisemblance sur des questions mercantiles, d'autres arrangements furent sans doute aussi passés, notamment en termes de coopération militaire et logistique pour faire face à la piraterie japonaise, un fléau commun aux deux partis.

Il faut dire que le roi Kongmin accueillit à bras ouverts ces émissaires. Le Koryŏ était alors menacé sur deux fronts, entre l'instabilité du nord de la péninsule et les incursions des pirates japonais depuis le sud. Dans un tel contexte, la cour ne manquait pas de s'inquiéter des développements politiques et militaires au sein de l'empire, comme en témoigne un mémoire qu'adressa le lettré Yi Saek (李穡 ; 1328 - 1394) à la cour en 1352 : « (...) Récemment, à cause des pirates japonais, la capitale et les provinces ont été plongée

²²¹⁵ Cf. *supra*, p. 182. Notons également que le terme *gang* (綱) pouvait aussi désigner, dans la Chine des Yuan, une escadre de navires de transport de taxes, composée de 30 navires (DANJO Hiroshi, 2013 : 39-40), de sorte que le terme de *togang* (都綱 ; ch. *dougang*) pourrait éventuellement désigner le commandant de l'une de ces escadres, quoique nous n'ayons pu trouver aucune source chinoise l'employant dans ce contexte.

dans le désordre, et certaines terres sont presque inhabitables. De plus, nous avons appris que des populations de Chine ont été gagnées par le fléau de la piraterie²²¹⁶ (...) À plus forte raison parce qu'à l'Est de notre Pays se trouve le Japon, au Nord, les Jürchens, au Sud passent les navires du Zhejiang ; et s'interrompt là où se trouve la route vers la cour impériale, à l'Ouest, qui accourt à Yanshan. Avec la venue des pirates japonais, nous sommes déjà plongés dans la confusion, et contraints de demander des troupes. Si d'aventure les pirates du Zhejiang venaient à faire voile vers ici ; si d'aventure les Jürchens dirigeaient leurs cavaliers vers le sud, comment donc les gens maniant la charrue pourraient-ils être convertis sans tarder en garnisons de forteresse ? (...) » ²²¹⁷ . L'inquiétude de Yi Saek, palpable dans ce mémoire, est à n'en pas douter représentative de l'état d'esprit de la cour coréenne dans son ensemble. Notons qu'il écrivit ce texte en 1352, au beau milieu de la révolte des Turbans rouges et surtout de celle de Fang Guozhen, qui depuis 1348 attaquait les rivages du Zhejiang et étendait ses activités vers le nord au point de piller Taicang, terminal des navigations entre le Jiangnan et le Koryŏ. Fang n'était cependant pas le seul pirate actif sur les rivages chinois, comme nous l'avons vu. La situation était donc préoccupante pour le Koryŏ, qui, en plus de la nécessité de faire face à la piraterie japonaise qui depuis deux années ravageait les côtes du pays, devait alors s'inquiéter de savoir si la situation du sud de la Chine se propagerait jusque sur ses plages.

Dans un tel contexte, et alors que le Koryŏ commençait lui-même à prendre ses distances avec les Yuan, la cour chercha à se concilier avec ces nouveaux acteurs politiques, surtout quand ceux-ci réintégrèrent le système politique impérial en 1356, évitant au Koryŏ de rentrer en opposition directe avec les Yuan. Cette inquiétude d'ordre politique et militaire explique pourquoi la cour coréenne se montra aussi accueillante envers les ambassades de Zhang Shicheng, Fang Guozhen et des autres acteurs politiques du sud de la Chine. On ne saurait dire si le Koryŏ accordait également la priorité aux questions mercantiles, comme c'était le cas de ses partenaires du Sud de la Chine, ou si l'aspect géopolitique et militaire prenait le pas sur les autres préoccupations, mais il est clair que Kongmin se montra lui aussi très actif dans ces échanges. Ainsi, dans la missive de l'ambassade de Ding Wenbin que nous avons cité plus haut, celui-ci évoque un certain

²²¹⁶ C'est-à-dire que la piraterie se développe en Chine.

²²¹⁷ 近以倭賊, 中外騷然, 幾不土著, 又聞中原之民, 頗染賊腥. [...] 況我國, 東有日本, 北有女真, 南通江浙之船, 止有朝天之路, 西走燕山. 倭賊之來, 既已倉皇失措, 至請甲兵. 江浙之賊, 萬一帆船而來, 女真之人, 萬一南麾其騎, 則荷耒之民, 其遽爲干城之卒歟 (KRS : 115, 5a-b 李穡傳).

Coréen du nom de Hwang Ch'an (黃贊 ; ?-?), qui se serait présenté « en ce lieu » (c'est-à-dire probablement au Zhejiang), et à travers lequel Ding Wenbin aurait reçu des nouvelles de la cour du Koryŏ, et ainsi décidé d'envoyer une ambassade. Le rôle de ce personnage n'est pas clair : pour certains, il s'agit d'un marchand coréen qui fréquentait cette zone de la Chine²²¹⁸, tandis que pour d'autres, il s'agit d'un ambassadeur expressément dépêché par la cour coréenne²²¹⁹. Pour notre part, nous penchons pour la seconde explication, la dernière partie du texte suggérant en effet que ce Hwang Ch'an était investi d'une mission diplomatique. Les deux suppositions ne sont toutefois pas mutuellement exclusives, les marchands ayant souvent par le passé joué le rôle d'intermédiaire entre la cour coréenne et le Jiangnan, mais cela tend en tout cas à montrer que la cour coréenne recherchait activement à développer ces relations.

Les efforts déployés par la cour coréenne pour élargir son réseau diplomatique et commercial sont également perceptibles dans le traitement réservé à l'administrateur du Zhejiang (*Jiangzhesheng pingzhang* 江浙省平章) Huo Nichi (火尼赤 ; ?-?). Celui-ci fut poussé par les vents avec son navire sur la côte du Hwanghae au 7^e mois de 1359 et vint trouver refuge dans le fleuve du district de Ch'ŏrhwa (鐵和 ; c.a.d. le Taedong) du haras de Hwangju (黃州²²²⁰). La cour du Koryŏ lui fournit cent *sŏk* de riz et vingt *p'il* de tissu de ramie. Si l'on comprend la nécessité de fournir au navire et à son équipage des vivres, il est plus difficile d'expliquer le don de tissu, qui pouvait servir de monnaie d'échange ou de produit commercial. Cependant, les autorités coréennes poussèrent l'hospitalité bien au-delà des us habituels en lui accordant également la main de la fille de l'auxiliaire du Secrétariat provincial (*haengsŏng wŏn'oe* 行省員外) Sin Injŏk (申仁適²²²¹ ; ?-?). Le mois suivant, Huo Nichi présenta en tribut à la cour deux haches en cristal de roche²²²². Enfin, au 11^e mois, le roi Kongmin fit donner au palais un banquet en son honneur²²²³. Il est de ce fait probable que la venue de Huo Nichi ne fut pas le fait d'une dérive fortuite, d'autant que Ch'ŏrhwa se situait très en aval du fleuve Taedong. Peut-être existait-il là un relai maritime des Yuan²²²⁴, où vint aborder le navire chinois. Il faut donc davantage voir à

²²¹⁸ FUJITA Akiyoshi, 1997 : 29.

²²¹⁹ Yi Young, 2013 : 96-97.

²²²⁰ Il s'agit de l'île de Ch'ŏldo (鐵島), sur le Taedong, à l'ouest de l'actuel district de Hwangju (黃州郡 ; prov. du Hwanghae du Nord).

²²²¹ KRS : 39, 28b, 1359.7.23.

²²²² KRS : 39, 29a, 1359.8.7.

²²²³ KRS : 39, 29b, 1359.11.26.

²²²⁴ Cf. *supra*, p. 144.

travers cet incident l'expression d'une stratégie de la cour du Koryŏ qui profita de la venue de ce personnage pour lier des relations diplomatiques et commerciales, mais aussi pour s'assurer de sa fidélité. Par ailleurs, le titre d'« administrateur du Zhejiang » que porte Huo Nichi suggère qu'il était à cette époque sous les ordres de Fang Guozhen ou Zhang Shicheng, raison supplémentaire de le traiter avec égards. Pour Yi Kanghan, il faut voir à travers ces échanges diplomatiques la volonté de la cour coréenne de développer le commerce officiel, et de remplir ses coffres qui étaient dans une situation critique²²²⁵. Pour Yi Young, le but était avant tout de s'informer de la situation politique du Sud de la Chine²²²⁶. Pour notre part, nous pensons que les deux motivations étaient probablement présentes, à quoi venait s'ajouter le besoin de développer des rapports cordiaux avec ces nouvelles puissances et éviter que les troubles du Sud de la Chine débordent sur les côtes du Koryŏ. Il est, quoi qu'il en soit, évident que les années 1350-1360 furent marquée par une hausse des circulations maritimes entre le Koryŏ et le Sud de la Chine, et ce en dépit des fréquentes déprédations de la piraterie japonaise.

La piraterie japonaise ne sembla pas non plus contraindre les échanges entre la Chine et le Japon. Nous ignorons si les puissances émergentes du Sud de la Chine engagèrent également des tractations diplomatiques avec le Japon. Si Zhang Shicheng et Fang Guozhen tentèrent d'engager des négociations avec le Japon durant les années 1350 et 1360, il est probable qu'ils soient entrés en contact avec Kaneyoshi ou ses vassaux de la cour du Sud, qui contrôlaient les deux principaux terminaux des routes de navigations entre Kyūshū et le continent. Mais contrairement au Koryŏ, le commerce avec le Japon était beaucoup plus ouvert et n'était pas soumis, pour autant que l'on puisse en juger, à des restrictions de la part des autorités, de sorte qu'il n'était pas nécessaire pour les pouvoirs politiques chinois d'engager des négociations diplomatiques avec les pouvoirs féodaux de l'archipel pour développer leurs activités commerciales²²²⁷. Les sources japonaises sont toutefois plus détaillées au sujet des allées et venues des jonques marchandes que les sources coréennes, de sorte que l'on possède un meilleur aperçu de

²²²⁵ Yi Kanghan, 2011 : 210-218.

²²²⁶ Yi Young, 2013 : 97.

²²²⁷ Il est toutefois intéressant de noter que les allées et venues de jonques chinoises au Japon s'interrompirent pendant quelques années après 1365, tout comme les ambassades de Zhang Shicheng et Fang Guozhen au Koryŏ, une coïncidence remarquable. Pour Enomoto Wataru, cela est probablement dû à l'intensification des combats entre Zhang Shicheng, Fang Guozhen et les troupes de Zhu Yuanzhang, qui entraient dans leur phase finale, perturbant le bon déroulement des échanges (ENOMOTO Wataru, 2007 : 188-189).

l'évolution des circulations maritimes entre la Chine et le Japon, notamment grâce aux sources bouddhiques. L'historien japonais Enomoto Wataru retrace sur la base de ces sources les grandes phases des échanges sino-japonais entre 1350 et 1368 : il distingue tout d'abord, à partir de la toute fin des années 1340, les signes d'une perturbation des échanges, qui correspondent à l'essor de l'activité pirate consécutive au début de la rébellion de Fang Guozhen. Les échanges semblent s'être poursuivis tant bien que mal, mais furent malgré tout affectés par l'instabilité du contexte général. Puis, à partir de 1352, la guerre civile s'intensifia en Chine, et les échanges furent presque complètement interrompus jusqu'en 1357, c'est-à-dire jusqu'au moment où Zhang Shicheng et Fang Guozhen réintégrèrent l'administration des Yuan, et peu de temps avant qu'ils n'inaugurent leurs échanges diplomatiques avec le Koryō. La pacification des côtes chinoises s'accompagna ainsi du retour des échanges, et ce jusqu'en 1365, date à partir de laquelle commença une époque d'instabilité (pour les mêmes raisons que l'arrêt des ambassades au Koryō). Plus aucune allée et venue de moines n'est décelable pour les années 1366 et 1367. Toutefois, comme le souligne Enomoto, les gens de Hakata restaient informés de l'évolution de la situation chinoise, ce qui montre que les échanges ne furent pas complètement interrompus²²²⁸. L'évolution des échanges entre le Sud de la Chine et le Japon suivit donc celle des échanges avec la Corée. Les jonques sino-japonaises continuaient aussi à visiter les ports chinois, et commettaient parfois des violences dans le cadre des frictions avec les autorités administratives des Yuan²²²⁹, tout comme dans la première moitié du XIV^e siècle.

Le corpus de sources bouddhiques réuni par Enomoto dans le cadre de son étude sur les relations sino-japonaises au Moyen-Âge révèle un autre aspect particulier aux

²²²⁸ ENOMOTO Wataru, 2007 : 180-190.

²²²⁹ Un incident survenu à Zhepu (澈浦), dans la baie de Hangzhou, est rapporté dans les écrits du lettré Yao Tongshou (姚桐壽 ; ?-?) (*Lejiao siyu* 樂郊私語 ; Paroles privées de Lejiao ; achevé en 1363) : « (...) Au début [de la dynastie], il avait été fixé comme règle que l'on prélevât [à titre de taxe] un quinzième de la cargaison des navires étrangers, sauf à Quanzhou où l'on prélevât un trentième. Mais récemment, [parmi] les fonctionnaires qui patrouillent et inspectent, supérieurs et subordonnés requièrent des paiements [supplémentaires], la corruption jaillissant de toute part. Chaque fois qu'un navire étranger arrive, leurs gens s'écrient avec frayeur : "Voilà qui est extrêmement sévère ! Je viens ici avec le grenier de ma demeure !" [Les fonctionnaires] vont jusqu'à prélever un dixième [de la cargaison], et cela ne suffit toujours pas. L'an dernier des étrangers se sont indignés, ont dégainé leurs lames et se sont entretués [avec les fonctionnaires] ; trois inspecteurs de l'office du commerce maritime sont morts. (...) » (...) 初議番舶貨物，十五抽一，惟泉州三十取一，用為定制。然近年長吏巡徼，上下求索，孔竇百出。每番船一至，則眾皆懼(懼?)呼曰：「亟治！廩家當來矣！」至什一取之，猶為未足。昨年番人憤憤，至露刃相殺，市舶勾當死者三人。 (...) (*Lejiao siyu* : j.1, « Office du commerce maritime de Zhepu » 澈浦市舶司). Bien que le texte n'explicite pas d'où sont originaires les étrangers en question, il est probable qu'ils soient japonais, et l'affaire se serait produite aux alentours de 1360 (cf. MA Guang, 2018 : 65-66).

échanges de cette période : alors que jusque dans les années 1340, ceux-ci suivaient généralement la route Qingyuan - Zhoushan - Gotō - Hakata (à quelques exceptions près, car il existait aussi une route secondaire par les Ryūkyū et le sud de Kyūshū²²³⁰), les routes et les terminaux employés par ces navires durant les années 1350-1360 eurent tendance à se diversifier, tant côté japonais que chinois. La route entre le Fujian et le Sud de Kyūshū semble ainsi connaître un fort gain de fréquentation à cette époque, et dans bien des cas, avait pour terminal, côté japonais, le port de Takase (高瀬²²³¹) au Higo. La hausse de fréquentation de cette route est confirmée par les données archéologiques, qui montrent, à partir du milieu du XIV^e siècle, l'essor des importations aux Ryūkyū et au sud de Kyūshū d'un type de porcelaine du Fujian, dénommé par les archéologues japonais « type *birō soku* » (ビロースク・タイプ), signe de l'essor de l'activité le long de cet axe²²³². Pour Enomoto, cette déviation du trafic est avant tout imputable à l'insécurité des routes commerciales ordinaires²²³³, mais il est toutefois essentiel de noter que le port de Takase faisait partie des domaines des Kikuchi, principaux soutiens de Kaneyoshi à Kyūshū, et que ceux-ci déployèrent d'importants efforts pour en développer l'activité dans les années 1350²²³⁴.

Ainsi, si l'instabilité des deux dernières décennies du pouvoir mongol ralentit pendant quelques années les circulations commerciales, dans l'ensemble, cette période fut marquée pour un nouvel essor des échanges en mer de Chine orientale. Deux axes en particulier semblent avoir profité de cette hausse de fréquentation des jonques chinoises : l'axe Taicang (ou éventuellement Zhoushan) — Cheju — côte occidentale du Koryō d'un côté, et l'axe Fujian — Ryūkyū — Sud de Kyūshū — Takase de l'autre. L'axe Hakata—Gotō—Zhoushan—Ningbo continua à être fréquenté²²³⁵, mais fut largement éclipsé par ces nouvelles routes commerciales. Fait intéressant, les réseaux commerciaux chinois et

²²³⁰ Cf. *supra*, p. 85.

²²³¹ Actuel quartier de Takase (高瀬), dans la ville de Tamana (玉名市), sur la rive nord de la rivière Kikuchi (菊池川), dans la préfecture de Kumamoto.

²²³² UEZATO Takashi, 2012 : 47.

²²³³ ENOMOTO Wataru, 2007 : 190-192.

²²³⁴ Notons qu'en 1357, le moine Sekihei Shigai (石屏子介 ; ?-1381), de retour du Fujian (donc probablement via la route des Ryūkyū ; cf. ENOMOTO Wataru, 2007 : 182), fonda à Takase un monastère bouddhique, le Eitokuji (永徳寺 ; aujourd'hui disparu), sous le patronage de Kikuchi Taketomo (UEZATO Takashi, 2012 : 49). Cela suggère ainsi que Kikuchi Taketomo, alors le patriarche du clan, prêta une attention particulière à développer le port de Takase et à en faire un des pôles des échanges avec la Chine.

²²³⁵ ENOMOTO Wataru, 2007 : 191-192.

la piraterie japonaise, pour autant que l'on puisse en juger, fonctionnaient à ce stade séparément, et avaient des intérêts divergents. Si la route des Ryūkyū connut un tel essor durant ces années, c'est probablement grâce aux efforts des Kikuchi pour attirer le trafic à Takase, mais aussi parce que cette route était considérée comme relativement sûre²²³⁶. Elle permettait en effet d'éviter les alentours de Tsushima, Iki et Matura, centres névralgiques de l'activité pirate. On ne sait pas si les flottes pirates s'attaquaient aux jonques chinoises le long des côtes japonaises²²³⁷, mais il est clair en revanche qu'elles ciblaient celles qu'elles rencontraient sur les côtes coréennes, et bien sûr dans le Nord de la Chine. Il nous semble ainsi que durant les années 1350 et 1360, les grandes flottes pirates japonaises et les jonques marchandes chinoises ou sino-japonaises faisaient dans l'ensemble partie de deux réseaux distincts, et ne se confondaient guère. Cette situation évolua toutefois rapidement à partir de l'établissement des Ming.

II.3.B. Entraver la liberté des mers

En proie à leurs propres vicissitudes politiques, la Chine et le Koryō furent bien en peine de trouver des solutions efficaces pour régler le problème de la piraterie japonaise. La lutte contre l'envahisseur passa nécessairement par la défense armée des côtes. Ainsi en Chine, Hongwu procéda à une réorganisation complète du système de défenses côtières, composée à sa base d'un maillage de compagnies (*bohusuo* 百戶所), comptant cent hommes censés former l'équipage nécessaire pour opérer un navire de guerre. Dix de ces compagnies formaient un bataillon (*qianhusuo* 千戶所), et cinq bataillons formaient une garde (*wei* 衛²²³⁸). En tout, 56 de ces gardes furent installées sur l'ensemble de la côte, du Liaodong au Guangdong, pour une force théorique de 2 800 navires, mais on sait cependant que ces quotas ne furent respectés qu'au Zhejiang, qui possédait un effectif

²²³⁶ ENOMOTO Wataru, 2007 : 192.

²²³⁷ On peut supposer que certains marchands sino-japonais bénéficiaient du patronage de puissants seigneurs, tels que les Shōni, qui pouvaient ainsi leur assurer une certaine protection contre les pirates, mais aucune source ne permet de l'affirmer clairement.

²²³⁸ Pour le terme *wei* 衛 (« garde »), Paola Calanca propose la traduction de « garnison » (CALANCA, Paola, 2011 : 164), mais nous avons opté pour une francisation de la traduction en anglais proposée par Hucker (« guard »), plutôt que celle de Lo Jung-pang (« military station »).

de 550 navires de guerre répartis entre 11 gardes²²³⁹. La côte chinoise était donc solidement défendue au début des Ming, sans pour autant que ces défenses soient impénétrables pour les pirates japonais²²⁴⁰. Le Koryŏ de son côté tarda à apporter des solutions militaires efficaces à la piraterie. Les armées privées des grandes familles étaient souvent occupées sur la frontière nord, devenue instable avec l'effondrement du pouvoir mongol et ne laissant que peu de loisir à la cour pour s'occuper des défenses côtières²²⁴¹. La plupart des ouvrages défensifs — si tant est qu'ils méritent encore cette appellation — étaient ainsi délabrés et en sous-effectif, et à certains endroits si éloignés les uns des autres que les pirates pouvaient sans peine débarquer entre eux sans être détectés²²⁴². Ce n'est qu'à partir des années 1370, et surtout 1380, que le Koryŏ commença à se doter d'une marine de guerre capable de rivaliser avec les flottes japonaises, et qui lui permit de remporter quelques victoires décisives, telles qu'à Chinp'o en 1380 et Kwan'ŭmp'o en 1383²²⁴³. Ça n'est qu'à partir de la toute fin de la dynastie qu'elle commença à réorganiser les défenses côtières²²⁴⁴, un processus qui se poursuivit au début de la dynastie suivante. Cependant, l'aspect de cette lutte contre la piraterie qui eut sans doute les conséquences les plus durables sur la vie des populations maritimes de la mer de Chine orientale, furent les différentes politiques visant à restreindre les activités maritimes non-étatiques. Le Koryŏ appliquait déjà depuis la fin du x^e siècle un interdit

²²³⁹ HUCKER, Charles O., 1985 : 79 ; LO Jung-pang, 2012 : 331 ; MA Guang, 2015 : 71-74.

²²⁴⁰ Bien que ces défenses fussent renforcées durant le règne de Yongle (1402-1424), les pirates n'hésitèrent pas à la même époque à s'attaquer directement aux fortins de la côte (cf. *infra*, « III.1.B.1 Une activité concentrée sur les côtes chinoises »), et nombre des militaires qui dépendaient de ces gardes furent capturés et revendus en tant qu'esclaves au Japon (KAWAGOE Yasuhiro, 1999 : 98-105). Il est donc clair que ces défenses étaient loin d'être infaillibles, même après leur renforcement au début du xv^e siècle.

²²⁴¹ KRS : 133, 7b, 1375.9.

²²⁴² Le dignitaire Sŏl Changsu (cf. *supra*, p. 319) décrit par exemple les défenses côtières du Kyŏngsang durant le règne de Kongmin en ces termes : « Dans l'ensemble, les soldats des postes de surveillance sont tous des cohortes désordonnées, ils ne suivent ordinairement pas d'entraînement rigoureux, et leurs armes et armures ne sont ni durcies ni affûtées. De plus, ils n'ont pas de caserne fortifiée, et en guise de fortin, ils n'ont guère plus que des cabanes et des palissades qui les gardent tout juste de la pluie et du vent. Ainsi, si des pirates arrivent, ils se débandent à la moindre rumeur (de la présence de pirates), et quand bien même (les généraux légendaires) (Lian) Po ou (Li) Mu les commanderaient, ils ne parviendraient pas à se faire obéir. Les lieux où sont situés ces postes de surveillance sont distants les uns des autres de 50 ou 60 *ri* (lieues) pour les plus éloignés et 20 ou 30 *ri* pour les plus proches. Les pirates peuvent passer par là pour venir piller. » 蓋鎮戍兵卒，悉皆烏合之衆，素無教鍊之嚴，器械甲冑，未爲堅利。又無營壘，以爲保障，不過草屋薪籬，僅庇風雨而已。故一有寇至，則望風奔潰，雖使頗牧爲將，亦不能號令之也。其防戍之處，遠者相去五六十里，近者不下二三十里，賊可由此入寇。 (KRS : 112, 24b, 俊長壽傳). Sur ce point, voir aussi Yi Young, 1999 : 235-240.

²²⁴³ Cf. *supra*, p. 272. Nous reviendrons plus bas sur la reconstruction de la marine coréenne au début du Chosŏn (cf. *infra*, « III.2.C.3 Rivaliser sur mer avec les pirates : l'expérimentation navale au Chosŏn »). Pour une analyse détaillée de la reconstruction de la marine de guerre et de la reprise progressive du contrôle des mers par la cour à la fin du Koryŏ, cf. Yi Young, 09/2016.

²²⁴⁴ KRS : 114, 44a-b (金湊傳) ; Yi Young, 1999 : 236.

pour les marchands et marins du pays de se rendre à l'étranger. Il ne s'agissait pas toutefois pas d'une interdiction complète du commerce extérieur, puisque les marchands étrangers étaient encore autorisés à fréquenter les ports coréens²²⁴⁵. À l'inverse, les Yuan encourageaient le commerce extérieur²²⁴⁶, mais promulguèrent toutefois un interdit ciblés à l'encontre des navires marchands japonais entre 1335 et 1342, suite à des exactions commises par l'un d'eux²²⁴⁷. Pour autant, aucune de ces politiques ne furent aussi restrictives que celles qui furent édictées par les gouvernements centraux du Koryō et des Ming en réponse à la piraterie japonaise.

II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming

La vision socioéconomique prônée par Hongwu était radicalement différente de celle qui avait cours sous les dynasties précédentes, en particulier durant les Song et les Yuan. Hongwu considérait que l'agriculture était mère de toute activité productive, et nourrissait une profonde aversion pour les grands propriétaires terriens et ceux qui étaient parvenus à accumuler de grandes richesses, au détriment de la petite paysannerie. Il procéda ainsi à une vaste redistribution des terres arables des riches propriétaires en petites parcelles aux paysans, et fit interdire la possession de terres que l'on ne cultivait pas soi-même²²⁴⁸. Les grandes familles du Jiangnan furent durement touchées par cette politique de redistribution. Dès son accession au trône, Hongwu fit déplacer 14 300 familles de propriétaires terriens du Zhejiang et du bassin du Yangzi à Nanjing²²⁴⁹. En 1372, ce furent 140 000 riches familles du Jiangnan qui furent déplacées à Haozhou (濠州²²⁵⁰), dans les plaines du centre de la Chine²²⁵¹. Encore en 1380, quelques 30 000 membres de familles fortunées furent arrêtés et exécutés, accusés de collusion avec le premier ministre déchu Hu Weiyong²²⁵² (胡惟庸 ;?-1380), mais qui furent en réalité

²²⁴⁵ Cf. *supra*, p. 153.

²²⁴⁶ DANJO Hiroshi, 2013 : 69 ; VON GLAHN, Richard, 2016 : 283-284.

²²⁴⁷ Cf. *supra*, p. 241.

²²⁴⁸ Li Kangying, 2010 : 28-33.

²²⁴⁹ MS : 77 (食貨志、戶口田制屯田莊田).

²²⁵⁰ Correspond à l'actuel district de Fengyang (凤阳县) de la ville de Chuzhou (滁州市), province d'Anhui.

²²⁵¹ MS : 127 (李前長傳).

²²⁵² Cf. *infra*, p. 546

probablement puni au seul motif de leur opulence²²⁵³. La classe de riches propriétaires terriens du Jiangnan fut ainsi décimée durant le règne de Hongwu, et leurs terres récupérées par la cour ou redistribuées à la petite paysannerie²²⁵⁴.

Cette politique visant à prioriser l'agriculture et à empêcher l'accumulation de richesses s'accompagna de fortes restrictions sur le commerce et à une destruction de l'économie de marché, en vigueur depuis près de quatre siècles en Chine, au profit d'une économie dirigée²²⁵⁵. La société du début des Ming est volontiers qualifiée par les historiens d'« enfer pour les marchands »²²⁵⁶. Conforme à l'orthodoxie néoconfucéenne, le commerce était considéré comme un facteur d'instabilité sociale, économique, et par extension, politique. Le commerce encourageait les paysans à délaisser leurs champs, et produisait de surcroît une classe de marchands aisés, aggravant les inégalités sociales. Les officiels de Hongwu déploraient ainsi le fait qu'un négociant soit en mesure de générer en un seul voyage des revenus supérieurs à ceux qu'un paysan percevait en une année²²⁵⁷. De fortes restrictions furent ainsi imposées sur les activités commerciales, telles que l'obligation faite aux négociants de se pourvoir de passeports et de déclarer leurs déplacements²²⁵⁸, des réformes qui assénèrent un nouveau coup dur à l'économie du Jiangnan²²⁵⁹. Si le commerce intérieur continua à exister, quoique très contraint, le commerce extérieur à titre privé, lui, fut entièrement banni à partir de 1374²²⁶⁰. Cette année, la cour décida d'abolir les trois offices du commerce encore existants, abrogeant du même coup le commerce privé, même encadré par les autorités. Dès lors, les échanges qui florissaient en mer de Chine depuis l'époque des Song entrèrent dans une longue période de récession, qui dura jusqu'au XVI^e siècle. Trois offices du commerce maritimes furent rouverts à Mingzhou, Quanzhou et Guangzhou au début du XV^e siècle, mais leur rôle

²²⁵³ Li Kangying, 2010 : 29.

²²⁵⁴ VON GLAHN, Richard, 2016 : 286 ; 295.

²²⁵⁵ VON GLAHN, Richard, 2016 : 285.

²²⁵⁶ Li Kangying, 2010 : 33.

²²⁵⁷ Li Kangying, 2010 : 35.

²²⁵⁸ Li Kangying, 2010 : 36-39.

²²⁵⁹ DARDESS, John W., 2012 : 29.

²²⁶⁰ Les échanges commerciaux restèrent autorisés durant les premières années du règne de Hongwu, comme en témoigne la création à Taicang d'un office du commerce maritime (*shibosi* 市舶司) en 1367, peu de temps après la défaite de Zhang Shicheng. L'office de Taicang fut finalement aboli en 1370 car jugé trop proche de la capitale (Nanjing), mais d'autres offices du commerce continuèrent à fonctionner à Mingzhou, Quanzhou et Guangzhou. Le but était clairement d'imposer un cadre officiel aux échanges extérieurs, sur le modèle des offices du commerce des époques des Song et des Yuan, et non de les entraver complètement. On relève par exemple la venue d'un marchand de Mingzhou au Koryŏ en 1370 (KRS : 42, 14b-15a, 1370.6.24), aussi est-il clair que les marchands du Jiangnan continuèrent à être actifs en mer de Chine (ENOMOTO Wataru, 2015 : 263 ; DANJO Hiroshi, 2013 : 72-78).

n'était plus de réguler le commerce privé, qui demeurait prohibé, mais d'accueillir et contrôler l'arrivée des ambassades étrangères et du commerce tributaire²²⁶¹. Le commerce extérieur devait dès lors s'effectuer à travers le système d'ambassades tributaires, et seuls les marchands accompagnant ces ambassades officielles – dont la fréquence d'envoi était limitée – étaient autorisés à échanger dans les ports chinois désignés à cet effet²²⁶². Ces interdits pesant sur le commerce maritime donnèrent lieu à un développement de la contrebande. Quoique son ampleur soit difficile à évaluer²²⁶³, son existence continue est attestée par les nombreuses réitérations par les autorités impériales de cet interdit maritime : pas moins de onze entre 1371 et 1459, dont quatre pour le seul règne de Hongwu (1368-1398)²²⁶⁴. La première de ces réitérations date de 1381 : « (le gouvernement) interdit aux populations côtières de circuler à titre privé avec les divers pays par-delà les mers », rapportent les *Shilu*²²⁶⁵. Ces interdictions imposées au commerce extérieur faisaient cependant partie d'une politique plus large, dite d'« interdit maritime » (*haijin* 海禁), visant la totalité des circulations en mer. La sévérité de cet interdit maritime est bien résumée par une expression employée au XVI^e siècle : « au début de la dynastie, même une planche n'était pas autorisée à prendre la mer »²²⁶⁶. Comme le fait remarquer Danjō Hiroshi, à partir de 1374, on ne trouve plus dans les sources que les mentions des navires militaires et gouvernementaux, les navires des ambassades tributaires, ainsi que des navires de pirates ou de contrebandiers. Les marchands privés légaux semblent quant à eux totalement disparaître²²⁶⁷. Les discussions qui eurent lieu à la cour en 1392 au sujet des interdits pesant sur les transporteurs maritimes permettent de prendre pleinement la mesure de la situation dans laquelle fut plongé le monde maritime du Jiangnan durant le règne de Hongwu :

²²⁶¹ NAKAJIMA Yoshiaki, 2015 : 265-267.

²²⁶² Cf. *infra*, p. 608.

²²⁶³ ENOMOTO Wataru, 2015 : 263 ; DANJŌ Hiroshi, 2013 : 72-78.

²²⁶⁴ DANJŌ Hiroshi, 2013 : 145.

²²⁶⁵ MSL : 1381.10 : 禁瀕海民私通海外諸國.

²²⁶⁶ 國初寸板不許下海. Cf. DANJŌ Hiroshi, 2013 : 104.

²²⁶⁷ DANJŌ Hiroshi, 2013 : 107-108.

兩浙運司言、商人赴溫州各場支鹽者、必經涉海洋。然著令軍民不得乘船出海、故所司一概禁之、商人給鹽不便。上曰、海濱之人、多連結島夷爲盜、故禁出海。若商人支鹽、何禁耶。廼命兵部移文諭之²²⁶⁸

« La commission du transport des taxes et du sel²²⁶⁹ des deux Zhejiang (Est et Ouest) rapporte que les marchands qui se rendent dans les salines de Wenzhou pour récupérer du sel doivent impérativement passer par les voies maritimes. Or, il a été ordonné aux militaires et civils de ne pas monter sur un navire ou sortir en mer, aussi les commissions locales l'ont-elles totalement interdit, et il est devenu incommode de s'approvisionner en sel par les marchands. Son Altesse Impériale répondit : « Nombre de gens du rivage s'associent aux barbares des îles pour commettre des vols, raison pour laquelle nous avons interdit que l'on sorte en mer. Pourquoi donc interdire aux marchands de s'approvisionner en sel ? » [Son Altesse Impériale] ordonna ainsi au Ministère de la guerre de transmettre cet édit [à la commission]. »

Les interdits promulgués sous Hongwu étaient ainsi stricts au point qu'il était même interdit pour les transporteurs de sel d'emprunter les voies maritimes, alors même que le sel était une denrée indispensable au quotidien du peuple. Ce court passage des *Shilu* est par ailleurs fort intéressant car il fournit clairement la motivation de Hongwu pour imposer de telles restrictions sur les activités maritimes : la crainte de voir se développer des réseaux pirates sino-japonais, le terme de « barbares des îles » (*daoyi* 島夷) désignant de façon générale les Japonais. Cette lourde entrave à la circulation sur les mers, fut-ce le long des côtes chinoises, avait été en effet conçue comme un moyen d'empêcher les populations chinoises de se lier aux pirates japonais et de fomenter des troubles sur le continent. Ainsi, toute forme de commerce maritime privé, tant avec l'étranger qu'à l'intérieur du pays, fut proscrit, mettant à mal toute l'économie maritime chinoise. Non seulement cela, mais Hongwu poussa même l'interdit maritime jusqu'à ordonner l'évacuation des îles de la côte. Le premier ordre d'évacuation identifié dans les sources visa l'archipel des Zhoushan en 1371, dont les populations furent déplacées sur le

²²⁶⁸ MSL : 1392.7, *jiyou* 己酉.

²²⁶⁹ Le terme employé dans le texte (*yunsi* 運司) est une abréviation de *douzhuan yunyan shisi* 都轉運鹽使司 (« commission du transport des taxes et du sel »).

continent et rattachées aux gardes militaires en charge de la défense des côtes²²⁷⁰. On ne connaît pas le détail des diverses évacuations au cours du règne de Hongwu, mais plusieurs chroniques de la fin des Ming les évoquent. Le *Guangzhiyi* (廣志釋 ; *Explication de la chronique des Guangdong et Guangxi*), rédigé en 1597, rapporte par exemple cet épisode dont le souvenir était encore présent dans la société locale du Zhejiang deux siècles plus tard²²⁷¹ :

寧·台·溫·濱海皆有大島。其中都鄙或與城市半、或十之三、咸大姓聚居。國初湯信國奉勅行海、懼引倭、徙其民市居之、約午前遷者爲民、午後遷者爲軍。至今石欄礎·碓磨猶存、野鷄·野犬自飛走者、咸當時家畜所遺種也。

« Les mers de la côte de Ningbo, Taizhou et Wenzhou ont toutes des grandes îles. Les peuplements sur celles-ci correspondaient à environ la moitié ou bien les trois dixièmes d'une ville et étaient toutes habitées par des grandes familles. Au début de la dynastie, Tang (He, Duc) du Pays de Xin reçut l'ordre impérial d'aller sur les mers et, par crainte que (ces familles) guident les Japonais, fit déplacer ces gens dans des villes. Ainsi, par convention, ceux qui se déplacèrent le matin furent considérés comme (foyers) civils, et ceux qui se déplacèrent l'après-midi furent désignés comme (foyers) militaires. Jusqu'à maintenant y subsistent les bases des balustrades de pierre, pilons et meules. Les poulets et chiens sauvages qui volent et courent (dans ces îles) proviennent de tous des élevages domestiques de cette époque. »

Les évacuations au Fujian se déroulèrent avec la même sévérité, les autorités ne laissant que trois jours aux populations pour obtempérer, délai au-delà duquel les contrevenants devaient être exécutés. Selon le *Minshu* (閩書 ; *Livre du Min* ; compilé en 1620), un grand nombre d'habitants, pris de court, ne purent trouver d'embarcation et confectionnèrent des radeaux de fortune au moyen de portes, de planches ou de nattes pour opérer la traversée, mais pris dans un coup de vent, seuls dix pourcents d'entre eux

²²⁷⁰ Cf. *infra*, p. 513.

²²⁷¹ WANG Shixing (王士性 ; 1547-1598), *Guangzhiyi* 廣志釋 [Explication de la chronique des Guangdong et Guangxi], j. 4, Provinces du Jiangnan (江南諸省). Cité par DANJO Hiroshi, 2013 : 116.

atteignirent la côte sains et saufs, le reste périssant noyés par les flots²²⁷². Les populations ainsi déplacées bénéficièrent de lopins de terre alloués par les autorités, nombre desquels était soit insuffisants, soit incultivables car situés à flanc de montagne. Le gouvernement exigea de surcroît que ces foyers s'acquittent dès la première année de leurs taxes, alors que certains n'avaient probablement aucune expérience des travaux agricoles. Le *Minshu* ajoute ainsi que ceux qui réchappèrent aux flots furent tués sous le poids des taxes, nombre d'entre eux étant contraints de vendre leurs enfants ou même poussés au suicide²²⁷³. Le monde maritime chinois, déjà bouleversé par les politiques menées depuis le début de la dynastie, fut ainsi plongé dans un grand désarroi au nom de la lutte contre les pirates japonais. Ces évacuations ne se limitèrent d'ailleurs pas au Jiangnan, comme en témoigne le fait qu'en 1392, des résidents de Ninghai (寧海), sur la côte nord du Shandong, pétitionnèrent la cour pour obtenir le droit de retourner sur leur île d'origine, Judao (莒島²²⁷⁴), expliquant qu'ils avaient été déplacés en raison de la menace posée par les pirates japonais et installés sur un terrain montagneux et stérile, éloigné de la côte, alors qu'ils vivaient ordinairement de l'agriculture et de la pêche, et désiraient donc être autorisés à revenir sur leur île, ce qui leur fut accordé²²⁷⁵.

L'impact que la transition dynastique des Yuan aux Ming eut sur les innombrables populations qui vivaient de la mer est clairement visible. Toute une économie fut entièrement détruite, de nombreuses populations déplacées de force et privées de leurs moyens de subsistance ordinaires, tant en raison de deux décennies de troubles militaires, que des politiques extrêmement restrictives qui furent implémentées par Hongwu. Cette instabilité sociopolitique de la Chine donna d'ailleurs lieu à une forte vague d'émigration vers les pays voisins. Quelques cas d'émigrés au Koryŏ sont connus, tel que celui de Tang Cheng (唐誠 ; 1337-1413), originaire de Qingyuan, qui se réfugia en Corée pour éviter les troubles militaires de la fin des Yuan, et servit dès lors la cour du Koryŏ, puis celle du

²²⁷² *Minshu* : j. 6, Traité des territoires (方域志), îles (海壇山), cité par DANJO Hiroshi, 2013 : 117.

²²⁷³ DANJO Hiroshi, 2013 : 118.

²²⁷⁴ Selon Fujita Akiyoshi, il s'agirait de l'île actuelle de Yangma (養馬島). Fujita relève par ailleurs d'autres exemples d'îles du Shandong évacuées durant le règne de Hongwu dans les chroniques historiques des Ming, de sorte qu'il ne fait aucun doute que cette stratégie d'évacuation des îles s'étendait jusqu'aux côtes du Shandong, et même du Liaodong (FUJITA Akiyoshi, 2010 : 235).

²²⁷⁵ MSL : 1392.8.20. Comme nous l'avons vu, la piraterie délaissa les côtes chinoises à partir de 1375 pour se concentrer sur les côtes coréennes, raison pour laquelle, on l'imagine, la cour consentit à cette requête des résidents de Judao. Toutefois, la piraterie commença à opérer son retour sur les côtes chinoises à partir de 1389, de sorte que les îles du Shandong furent à nouveau évacuées dans la seconde moitié des années 1390 (FUJITA Akiyoshi, 2010 : 235-236).

Chosŏn²²⁷⁶, ou encore le cas des populations de Lanxiushan (蘭秀山) aux Zhoushan, dont nous allons reparler un peu plus bas. Cela étant, les mentions de la venue d'émigrés chinois dans les sources coréennes restent rares, de sorte qu'il est difficile d'estimer l'ampleur de ce mouvement. En revanche, les mentions de tels émigrés chinois dans les sources japonaises sont suffisamment nombreuses pour pouvoir affirmer que la transition dynastique fut bel et bien à l'origine d'une vague d'émigration chinoise vers le Japon²²⁷⁷. Nombre de Chinois vinrent en effet trouver refuge dans l'archipel, tant pour fuir les combats qui secouaient la Chine durant les toutes dernières années de la dynastie des Yuan, que pour échapper aux représailles des Ming. Le cas le plus célèbre est sans doute celui de Chen Shunzu (陳順祖 ; aussi connu sous le nom de Chen Yanyou 陳延祐 ; ?-1395). Selon une source de la seconde moitié du xv^e siècle, Shunzu serait originaire du clan de Chen Youliang (陳友諒 ; 1320-1363)²²⁷⁸, et aurait été nommé vice-directeur du Ministère des Rites (*Libu yuanwailang* 禮部員外郎), à l'origine du titre qui lui fut attribué au Japon et que ses descendants conservèrent : « Chin Uirō » (陳外郎). Chin Uirō vint s'installer à Hakata vers la fin des années 1360, et ses compétences administratives lui permirent de gravir les échelons de la société japonaise, au point que le shogun Yoshimitsu lui demanda d'intégrer sa cour, une offre que Chen Shunzu déclina. En revanche, son fils (également nommé dans les sources Chin Uirō) répondit favorablement à l'invitation de Yoshimitsu, qui lui confia la charge d'affaires diplomatiques. Il était également reconnu pour ses talents en médecine. Le petit-fils de Chen Shunzu prit le nom japonais de Hirakata Yoshihisa (平方吉久 ; ?-?) et s'établit à Hakata en tant que marchand²²⁷⁹. Nombre de ces émigrés chinois, souvent prisés pour leurs compétences techniques, trouvèrent une place dans la société japonaise. Certains d'entre eux bénéficièrent ainsi du patronage de puissantes institutions ou seigneurs. Dans le cas des Chen, ils reçurent la protection du monastère bouddhique de Shōfuku (聖福寺) à Hakata, et du *bakufu*. On peut également citer le cas d'un grand groupe d'artisans graveurs de bois originaire de Fuzhou qui

²²⁷⁶ CWS : 1413.11.3 [1].

²²⁷⁷ Pour Enomoto Wataru, qui a recensé toutes les mentions de la venue de Chinois au Japon au Moyen Âge, trois pics d'émigration chinoise au Japon eurent lieu au cours de l'histoire : le premier date de la seconde moitié du xiii^e siècle, lors de l'effondrement des Song et de l'avènement des Yuan ; le deuxième se situe durant la seconde moitié du xiv^e siècle, lorsque l'ordre Mongol s'effondra et que les Ming prirent le pouvoir ; le troisième correspond au second xvi^e et premier xvii^e siècle, à la fin de l'époque des Ming. Cf. ENOMOTO Wataru, 2007 : 213.

²²⁷⁸ Chen Youliang est un des personnages qui comme Zhang Shicheng ou Fang Guozhen se rebella contre l'autorité des Yuan, et établit son pouvoir au Jiangxi, avant d'être évincé par Zhu Yuanzhang.

²²⁷⁹ ENOMOTO Wataru, 2007 : 221-222 ; SAEKI Kōji, 2017 : 33-41.

arrivèrent au Japon en 1366, et qui reçurent le patronage de plusieurs monastères influents de Kyōto et de ses alentours²²⁸⁰.

Nombre des émigrés chinois qui allèrent ainsi trouver refuge dans les pays voisins étaient d'anciens partisans de Fang Guozhen ou Chang Shicheng, et nourrissaient une profonde inimitié à l'égard du régime Ming. La première année du règne de Hongwu fut ainsi marquée par une révolte importante, généralement désignée sous le terme d'« affaire de Lanxiushan » (蘭秀山), d'après l'île du même nom aux Zhoushan²²⁸¹. Au début de l'année 1368, Tang He (湯和 ; 1326-1395), un des principaux généraux de Zhu Yuanzhang, de retour d'une campagne victorieuse au Fujian, positionna son armée aux Zhoushan afin de lancer une attaque contre Lanxiushan, car les populations continuaient à résister à l'autorité des Ming en dépit de la reddition de Fang Guozhen quelques mois plus tôt. Toutefois, ses troupes essuyèrent une contre-attaque qui occasionna de nombreuses pertes dans ses rangs, le forçant à la retraite. Suite à ces combats, les potentats locaux se liguèrent pour aller attaquer Qingyuan (Ningbo) au 3^e mois, rassemblant une flotte de quelques deux cents navires. En dépit de cette imposante force, ils échouèrent à s'emparer de la ville fortifiée, et l'un de leurs principaux chefs fut tué dans les combats. Les autres s'enfuirent alors aux Zhoushan, avant d'être complètement réprimés par le général Wu Zhen²²⁸² (吳禎 ; 1328-1379). Les sources chinoises citent le nom de deux personnages comme les instigateurs de cette révolte, Ye Xidai (葉希戴 ; ?- ?), patriarche de la principale famille de Lanshan²²⁸³ (蘭山), et Wang Zixian (王子賢 ; ?-?), de Changtushan (長塗山), mais omettent un troisième personnage, non moins important, qui est Chen Junxiang (陳君祥 ; ?- ?), patriarche de la principale famille de Xiushan²²⁸⁴ (秀山). Le témoignage d'un marin du nom de Lin Baoyi (林寶一 ; ?-?), originaire de la grande île de Zhoushan et qui se trouva malencontreusement mêlé à cette affaire²²⁸⁵, nous fournit

²²⁸⁰ ENOMOTO Wataru, 2007 : 222-223.

²²⁸¹ L'île de Lanxiushan ne fut toutefois pas la seule île des Zhoushan concernée par cette révolte, puisque les sources mentionnent clairement que les populations de l'île Changtushan (長塗山), située au nord-est de Lanxiushan, y participèrent également.

²²⁸² DANJO Hiroshi, 2013 : 59.

²²⁸³ L'île de Lanxiushan était divisée en deux parties, Lanshan (蘭山) et Xiushan (秀山), qui sont généralement citées ensemble dans les sources, mais parfois aussi séparément. Les deux parties de l'île étaient chacune régie par une famille distincte, les Ye (葉氏) à Lanshan, et les Chen (陳氏) à Xiushan.

²²⁸⁴ La participation de Chen Junxiang à l'attaque contre Ningbo est clairement mentionnée dans le *Koryōsa*, qui rapporte qu'il vint trouver refuge au Koryō après l'affaire (KRS : 42, 14b-15a, 1370.6.24 ; KRSCY : 29, 1370.6).

²²⁸⁵ Son témoignage, le récit le plus détaillé que l'on possède de ces événements, est reproduit dans un document diplomatique chinois daté de 1370, conservé dans un manuel coréen du xv^e siècle destiné à

un récit de ces troubles du point de vue des populations locales. Baoyi fut engagé au 1^e mois de 1368 pour servir sur un des navires du commandant inférieur de compagnie Zhang (*mang* Zhang *bohu* 莽張百戶²²⁸⁶), chargé de transporter les redevances en sel à la capitale. Alors que l'on réparait le navire à Xiepu (斜浦²²⁸⁷), le commandant inférieur Zhang vint annoncer que les navires de Ye Yansan (葉演三²²⁸⁸ ; Ye Xidai), du « Maréchal Wang » (王元帥 ; Wang Zixian) et du « Maréchal Chen » (陳元帥 ; Chen Junxiang) avaient tous pris la mer pour aller attaquer Ningbo et demandaient le renfort des navires du commandant inférieur Zhang. Ainsi, le navire sur lequel se trouvait Lin Baoyi fit voiles vers Ningbo, mais arrivé dans l'embouchure du fleuve Yong (甬江), il croisa la flotte de Chen Junxiang dont les troupes avaient été défaits à Ningbo et qui redescendaient le fleuve. Le navire de Lin Baoyi reçut alors l'ordre de se poster sous le commandement du Quatrième chef Chen (Chen *sikui* 陳四魁²²⁸⁹) à Dinghai afin de garder l'embouchure du Yong jusqu'au 3^e mois, mais fut battu par la marine des Ming au 4^e mois, si bien que les navires éparpillés durent se dissimuler dans les îles de la côte. Après deux mois d'errance dans les îles du Zhejiang, le navire de Lin Baoyi prit la mer pour aller se réfugier à T'amna (Cheju), dont il atteint les côtes après quatre jours de navigation. Une fois dans l'île, et apparemment après avoir quitté son navire, Lin Baoyi vécut de la récolte et de la vente d'algues durant une durée inconnue, jusqu'à ce qu'il profite du passage d'un navire pour se rendre au Koryŏ, où il retrouva le Cinquième chef Chen. Ce dernier l'engagea pour transporter du tissu de coton, et tous deux accostèrent finalement à Kobu (古阜), dans la

l'apprentissage de la langue diplomatique chinoise (appelée *imun* 吏文 ; litt. « écriture des clercs ») par les fonctionnaires coréens (*Imun* 吏文 : k. 2., p. 3-6). Le document traite ainsi des retombées des troubles de Lanxiushan, et contient les témoignages de deux personnages en rapport avec l'affaire, capturés par les autorités du Koryŏ et envoyées en Chine en 1370 : Lin Baoyi, ainsi qu'un Coréen du nom de Ko Paegil (高伯一 ; ?-?), qui s'était malencontreusement retrouvé mêlé aux arrestations des rebelles en 1370 parce qu'il avait hébergé des fuyards. Pour une analyse détaillée de ce document, cf. FUJITA Akiyoshi, 1997.

²²⁸⁶ Ce titre, que l'on ne retrouve dans aucune autre source, ne correspondait probablement à aucune charge officielle réelle, mais était plutôt employé dans la société locale.

²²⁸⁷ Lieu exact non localisé. Probablement situé sur la grande île de Zhoushan.

²²⁸⁸ Il est probable que le terme *yansan* soit en réalité une titulature, mais comme pour le personnage précédent, il s'agirait alors d'un titre spécifique aux Zhoushan, dont on ne conserve la trace dans aucun autre document, et qu'il est par conséquent difficile de traduire.

²²⁸⁹ Il semble qu'il s'agisse d'une titulature typiquement locale, peut-être même restreinte au seul clan des Chen. On trouve dans ce récit plusieurs occurrences de ces titres dans le témoignage de Lin Baoyi : « Cinquième chef Chen » (Chen *sikui* 陳五魁), « Huitième chef Chen » (Chen *sikui* 陳八魁), etc. Chen Junxiang était probablement au-dessus du « Premier chef », et porte dans ce récit le titre de « Maréchal » (*yuanshuai* 元帥). Les autres membres étaient ainsi classés en fonction de leur position hiérarchique au sein du clan. Pour Fujita Akiyoshi, le titre de « Maréchal » fut probablement décerné à Chen Junxiang par Fang Guozhen, tandis que les rangs de « chefs » correspondaient à leur organisation propre, indépendante du système officiel de magistrats et fonctionnaires locaux. Cf. FUJITA Akiyoshi, 1997 : 25.

baie de Komso. Là, il servit en tant qu'homme de main de Chen Junxiang, qui s'était réfugié avec son clan au Koryŏ après la défaite au Zhejiang. Chen Junxiang et son clan, dont dépendait désormais Baoyi, s'établirent ainsi à Kobu, jusqu'à ce que les troupes du gouvernement coréen viennent soudainement procéder à leur arrestation au 5^e mois de 1370, suite à des pressions de Hongwu sollicitant l'intervention de la cour du Koryŏ²²⁹⁰. En tout une centaine de personnes avec leurs familles, dont l'infortuné Lin Baoyi, furent ainsi capturées et déportées à la cour impériale²²⁹¹.

Le récit que nous venons de présenter n'est qu'un bref résumé de cette affaire, le témoignage de Lin Baoyi contenant nombre de détails truculents. Il suffit cependant à illustrer l'hostilité éprouvée par certaines populations maritimes à l'égard du nouveau régime des Ming, et montre que nombre d'entre eux furent contraint à quitter les côtes chinoises pour s'exiler à l'étranger, le Koryŏ dans le cas présent. L'affaire de Lanxiushan est également riche en informations concernant le fonctionnement des réseaux maritimes en mer de Chine orientale à la fin des Yuan, et mérite donc que l'on analyse ses implications, qui touchent également au fonctionnement de la piraterie japonaise, ou plutôt sino-japonaise, comme nous allons le voir.

En effet, les Zhoushan, un archipel composé de plus de mille trois cents îles et de trois mille récifs de toutes tailles et qui aux époques des Song et des Yuan formait le « district de Changguo²²⁹² » (昌國縣), occupaient une place stratégique en mer de Chine orientale, idéalement situés à la croisée de presque toutes les routes de navigation²²⁹³. Les

²²⁹⁰ Selon le *Koryŏsa*, les Ming réclamèrent l'arrestation de ces groupes au Koryŏ en ces termes : « Depuis des années, Junxiang et autres causent des déprédations sur les mers. Après que la Grande Armée (des Ming) a pacifié l'est du Zhejiang, ces brigands, qui avaient déjà déposé les armes, se sont à nouveau rebellé et ont assassiné des dignitaires (des Ming). Nous avons déjà par le passé dépêché des troupes pour le réprimer, mais ces brigands craignant le châtement se sont enfuis. À présent, un habitant de Mingzhou (du nom de) Bao Jinbao vint du Koryŏ et a fait savoir que Junxiang a guidé sa bande (au Koryŏ), et qu'il les a vus dans la capitale royale et à Kobu, où ils se cachent pour éviter le châtement. C'est un fait que votre royaume ignore à coup sûr, car ils les ont réconforté et intégré dans la population. Ces brigands font des plans pour se garder en vie, mais ils ont réellement de mauvaises intentions. Si vous les laissez habiter longtemps dans votre royaume, ils chercheront à corrompre les bonnes gens, et causeront des souffrances non négligeables. Si, inopinément, ils voulaient retourner dans leur repère (aux Zhoushan) alors il n'y aurait pas le moindre obstacle pour les empêcher d'y faire des allers retours. Nous demandons donc que vous nous renvoyiez ces brigands, afin que nous fassions la lumière sur leurs méfaits, et éradiquions la vilénie et le mal. » 君祥等, 積年在海作耗, 大軍克平浙東之後, 本賊既降復叛, 劫殺將官. 已嘗調兵往討, 其賊畏罪遁逃, 今有明州人鮑進保, 自高麗來告, '君祥等挈其黨, 見於王京古阜, 匿罪潛居.' 王國必所未知, 撫以爲民, 其賊詭計偷生, 姦心實在. 若使久居王國, 將見染惑善良, 爲患匪輕. 忽然復歸其穴, 則往來既無少阻, 請將賊徒解來, 明正其罪, 庶絕姦惡 (KRS : 42, 14b-15a, 1370.6.24).

²²⁹¹ KRS : 42, 15a, 1370.6.24 ; *Imun* : k. 2, p. 5-6 ; KRSCY : 29, 1370.6.

²²⁹² ENOMOTO Wataru, 2015 : 261.

²²⁹³ Cf. *supra*, p. 88.

populations de l'archipel vivaient des activités habituelles des gens de mer : pêche, saunage et transport maritime, et s'adonnaient aussi en certaines occasions à la piraterie sur les navires de passage²²⁹⁴. Il ne s'agissait pas d'une société unifiée, mais traversée par diverses rivalités entre les grandes familles régissant les différentes îles. Selon le *Chouhai Tubian*, les populations des îles Xiushan et Lanshan (秀山蘭山), Daishan (岱山), Jianshan (劍山) et Jintangshan (金塘山) au XIV^e siècle rivalisaient, voire s'entretuaient pour accaparer les revenus de la mer²²⁹⁵. Les disputes étaient donc fréquentes, mais ces familles étaient aussi capables de faire cause commune lorsque les circonstances s'y prêtaient, comme lors de l'affaire de Lanxiushan en 1368. Comme nous l'avons expliqué, cette affaire rassembla les deux grandes familles de Lanxiushan, les Ye et les Chen, mais aussi les Wang (王氏) de Changtushan, l'île voisine de Lanxiushan. D'autres familles des îles environnantes se joignirent également à la révolte²²⁹⁶. Si les troubles portèrent ainsi le nom de « Lanxiushan », c'est que cette île occupait une place particulière au sein des Zhoushan. Ses habitants étaient en effet réputés habiles marins, au point que, selon l'épithète d'un magistrat de Changguo du nom de Zhao Guanguang (趙觀光 ; ?-1351), les loyalistes des Yuan envisagèrent de les recruter en 1350 pour écraser la rébellion naissante de Fang Guozhen :

至正十年冬、黃巖海寇薦起、而昌國爲州在大海中、距黃巖一息可至也。其州候帖木而不花問計於君、謂今州兵寡弱、且不諳水戰、惟蘭秀二山居民、悍勇善鬪擊習海事、若募以厚貲示、以重賞其人、必樂爲我用、以擒賊無難矣。²²⁹⁷

« À l'hiver de l'an 10 de l'ère Zhizheng (1350), les pirates de Huangyan s'agitèrent à nouveau, et comme Changguo se situait au milieu de la grande mer, (les pirates) pouvaient arriver de Huangyan d'un seul trait. Le duc de cette préfecture Temür Buqa demanda une stratégie à Son Excellence (Zhao Guanguang), et (ce dernier) dit : « À présent les soldats de la préfecture sont

²²⁹⁴ FUJITA Akiyoshi, 1997 : 25.

²²⁹⁵ CHTB : 5, « Affaires du Zhejiang » (浙江事宜).

²²⁹⁶ FUJITA Akiyoshi, 1997 : 24.

²²⁹⁷ L'épithète de Zhao Guanguang est reproduit dans le recueil des écrits du lettré Wang Yi (王禕 ; 1322-1374), qui en est l'auteur. Cf. *Wang Zhongwen gong wenji* 王忠文公集 (Recueil de Son Excellence Wang Zhongwen) : j.20, « épithète du sieur Zhao » (趙君墓銘).

isolés et faibles, et de plus ils ne sont pas versés dans le combat naval, mais les gens résidant dans les deux îles de Lan et Xiu sont braves et bons guerriers, et connaissent les affaires maritimes. Si on les recrute en montrant (notre bienveillance) avec de grandes richesses, et récompensons avec largesse leurs gens, alors nous pourrions assurément les employer, et il ne sera (dès lors) pas difficile de capturer les pirates” ».

Les gens de Lanxiushan bénéficiaient donc clairement, au sein de la société locale des Zhoushan, d'une solide réputation de guerriers amarinés, mais pour les représentants des Yuan, leur loyauté n'était pas acquise d'office, et devait être entretenue grâce à l'appât du gain. Comble de l'ironie, les familles de Lanxiushan passèrent 1351 dans le camp de Fang Guozhen, et participèrent à ses raids contre Taicang en 1352 et 1354²²⁹⁸. Les Zhoushan restèrent dès lors sous le contrôle de Fang, jusqu'à sa chute en 1367, et lui servirent même d'ultime base de repli pour échapper aux forces de Zhu Yuanzhang cette année²²⁹⁹.

Les capacités nautiques et guerrières des gens de Lanxiushan sont sans doute la raison pour laquelle les Yuan, au moment de réorganiser leur système de transport maritime au début du XIV^e siècle, avaient désigné Lanxiushan comme l'un des ports de ce système. Les grandes familles de l'île furent ainsi ajoutées au registre des « foyers de navires » (*chuanhu* 船戶), c'est-à-dire des grandes familles qui possédaient les navires et qui entretenaient les équipages dédiés aux convois de taxes, en échange de quoi elles recevaient une rémunération du gouvernement²³⁰⁰. Il ne fait donc aucun doute que lorsque Fang Guozhen reçut des Yuan la tâche de réorganiser le transport maritime, il

²²⁹⁸ Selon les chroniques locales de Taicang, lorsque Fang Guozhen lança son premier raid contre Taicang au 2^e mois de 1352, ses forces comptaient « plus d'un millier de navires des populations pauvres des îles » (方國珍率海島貧民千餘艘 ; *Hongzhi Taicangzhou zhi* 弘治太倉州志 [Monographie de la région de Taicang de l'ère Hongzhi], j. 9, « Chroniques diverses » 雜誌), c'est-à-dire vraisemblablement des populations des Zhoushan, comme le confirment les descriptions de son second raid contre Taicang en 1354, qui mentionnent explicitement que ses forces étaient composées de « pirates de Lanxiushan » (*Lanxiushanzei* 蘭秀山賊 ; *Xuantong Taicangzhou zhi* 宣統太倉州志 [Monographie de la région de Taicang de l'ère Xuantong], j. 14, « Parmi les défenses militaires » 兵防中. Cité par DANJO Hiroshi, 2013 : 55).

²²⁹⁹ Selon les *Ming Shilu*, Fang Guozhen s'enfuit dans les îles où il perdit son sceau de la Cour provinciale des affaires militaires (*xingshumiyuan yin* 行樞密院印), reçu des Yuan quand ceux-ci lui avaient conféré les charges de protecteur des côtes et pourvoyeur de taxes, sceau qui fut récupéré par les « gens de Lanxiushan » (蘭秀山民), qui l'utilisèrent pour mobiliser les populations locales lors des troubles de Lanxiushan quelques mois plus tard (MSL : 1368.5.1).

²³⁰⁰ FUJITA Akiyoshi, 1997 : 26 ; DANJO Hiroshi, 2013 : 40.

s'appuya entre autres sur les populations des Zhoushan, et en particulier de Lanxiushan, un fait d'ailleurs confirmé par le témoignage de Lin Baoyi, qui explique que son navire avait la charge du transport des redevances en sel à la capitale²³⁰¹. Ce rôle des gens de Lanxiushan dans le système de transport explique ainsi pourquoi les navires des Chen allèrent trouver refuge au Koryō après leur défaite : Kubilai y avait fait installer plusieurs « relais maritimes » (*shuiyi* 水驛) servant à ces transports fiscaux en 1293, les transports de taxe des Yuan passaient ainsi régulièrement par ses côtes²³⁰². Les gens des Zhoushan faisaient donc vraisemblablement escale dans ces « relais maritimes » lorsqu'ils convoiaient les taxes du Jiangnan. Nous supposons que le choix de Kobu comme point de repli fut motivé par l'existence d'un de ces relais maritimes des Yuan en ce lieu. En effet, si l'on ignore où se situaient la plupart de ces relais au Koryō²³⁰³, le district de Kobu était un excellent candidat en raison de l'existence d'un grenier servant aux convois fiscaux du Koryō²³⁰⁴, et était de surcroît placé à proximité du centre de production de céladons de Pu'an (扶安), l'un des deux plus grands centres de production de céladons raffinés au Koryō²³⁰⁵. Par ailleurs, nous avons narré plus haut une affaire survenue en 1358, lorsque six jonques chinoises avaient été réquisitionnées par la cour du Koryō pour transporter les taxes du Chōlla — des jonques que nous supposons avoir été employées dans le cadre du système de transport de taxes établi par Fang Guozhen²³⁰⁶. Or, ces navires furent incendiés par les pirates japonais à Kōmmop'o, une rade qui se situait justement à Kobu²³⁰⁷, ce qui signifie donc que dix ans avant l'affaire de Lanxiushan, les jonques de transport chinoises fréquentaient déjà ce lieu. Il est donc fort probable que Kobu hébergeât l'un des relais maritimes des Yuan au Koryō, raison de la venue des Chen en ce lieu lorsqu'ils fuirent la Chine. Sans doute Chen Junxiang espérait-il y trouver un refuge

²³⁰¹ *Imun* : k. 2, p. 3.

²³⁰² Cf. *supra*, p. 144.

²³⁰³ Seul celui qui fut établi à Cheju est mentionné dans les sources. La présence de ce relais est la raison pour laquelle, nous supposons, le navire de Lin Baoyi y fit escale en 1368.

²³⁰⁴ Il s'agit du grenier de Anhūng (安興倉), où étaient rassemblées les recettes fiscales d'une vaste portion du Chōlla du Nord, avant d'être expédiées par mer à la capitale (HAN Chōnghun, 2016 : 16-23).

²³⁰⁵ Les céladons de fine qualité produits à Pu'an (qui au Koryō dépendait du district de Kobu) étaient consommés par la maison royale, la noblesse aristocratique, et les grands monastères du pays. Le centre de production de Pu'an semble ainsi avoir été opéré par le gouvernement, mais produisait également des céramiques de toutes qualités pour satisfaire une demande privée (HAN Chōnghun, 2016 : 23-27). À notre connaissance, aucune étude ne s'est à ce jour intéressée à l'export des céladons de Pu'an vers la Chine, mais nous postulons qu'une partie de la production de Pu'an fut directement exportée vers la Chine via le système de relais maritimes instaurés sous les Yuan.

²³⁰⁶ Cf. *supra*, p. 490.

²³⁰⁷ HAN Chōnghun, 2016 : 14-16.

sûr, hors d'atteinte de l'autorité de Hongwu. Malheureusement pour lui, le roi Kongmin décida de se rapprocher de la nouvelle cour impériale chinoise, et déporta Junxiang et sa famille à Nanjing en 1370. Le Koryŏ n'était dès lors plus un havre sûr pour les rebelles chinois réfractaires à l'autorité des Ming. Certains restèrent à Cheju pendant encore quelques années²³⁰⁸, mais le Koryŏ reprit également le contrôle direct de l'île en 1374²³⁰⁹, privant les émigrés chinois de cette base de repli.

Le Koryŏ ne fut toutefois pas le seul point de repli des populations de Zhoushan après l'affaire de Lanxiushan. Nombre d'ouvrages de l'époque des Ming mentionnent en effet que les gens des Zhoushan se réfugièrent au Japon, et se liguèrent de surcroît avec les pirates japonais pour lancer des raids contre les côtes chinoises²³¹⁰. Comme nous l'avons expliqué plus haut, on ne relève aucune attaque de pirates japonais au Jiangnan avant 1369, ce qui se comprend aisément compte tenu du fait que les navires japonais n'étaient pas adaptés à la navigation hauturière et ne pouvaient donc traverser de Kyūshū au Jiangnan sans prendre d'énormes risques. Lorsque les populations des Zhoushan — et d'autres parties de la Chine — traversèrent au Japon, elles vinrent avec leurs propres navires, à l'instar de celui sur lequel Lin Baoyi traversa au Koryŏ, navires qui furent ainsi mis à disposition des flottes pirates, rendant la traversée vers le Jiangnan possible²³¹¹. Le concours de ces populations d'émigrés chinois, dont beaucoup étaient, avant 1368, sous l'autorité de Fang Guozhen, est à notre sens la principale raison de l'apparition de la piraterie (sino-) japonaise sur les côtes du Sud de la Chine en 1369.

²³⁰⁸ En 1372, le Koryŏ dépêcha une ambassade en Chine pour annoncer sa volonté de lancer une expédition pour soumettre les populations de Cheju qui résistaient à l'autorité de la cour, et signala à cette occasion que des fuyards de Lanxiushan s'y rassemblaient, et que des pillages étaient donc à craindre (MSL : 1372.7.25). Cela étant, cette missive étant un document diplomatique visant à convaincre Hongwu de laisser le Koryŏ reprendre le contrôle à Cheju, on peut se demander s'il s'agissait d'une menace réelle ou bien d'une exagération de la part des autorités coréennes pour ajouter du poids à leur argumentaire.

²³⁰⁹ Cf. *infra*, p. 527.

²³¹⁰ Le *Chouhai tubian* rapporte par exemple qu'« au début de la dynastie [Ming], les cinq îles Xiushan, Taishan, Lanshan, Jianshan et Jintangshan à l'extérieur de Dinghai se disputaient les profits [du commerce]. À l'intérieur ils se querellaient et s'entretuaient, à l'extérieur ils étaient liés aux pillards japonais. D'année en année ils commettaient des troubles » 國初、定海之外秀、岱、蘭、劍、金塘五山爭利、內相仇殺、外連倭寇、歲爲邊患 (CHTB : 5, « Affaires du Zhejiang » 浙江事宜). Le *Riben yijian* (日本一鑑 ; *Un miroir du Japon*), ouvrage compilé vers la fin des années 1560 mais abordant en détail l'histoire de la piraterie japonaise sur les côtes chinoises, décrit la situation du début des Ming en ces termes : « À la fin des Yuan, les Japonais venaient souvent piller, de plus, il n'y avait pas de discipline (en Chine). Les pirates japonais du début de la dynastie (des Ming) poursuivirent les bénéfices de leurs raids contre les Yuan. Ils étaient invariablement guidés par des fuyards (chinois) » 元末倭屢入寇、抑無所紀。倭寇國初者、乃寇元之利也。必有流逋以導之 (ZHENG Shungong 鄭舜功, *Riben yijian* 日本一鑑 : j.6, « Fuyards » 流逋).

²³¹¹ Nous avons déjà abordé la question des types de navires employés par les pirates plus haut.

Cette affinité des populations des Zhoushan avec le Japon et leur complicité avec les flottes pirates motiva Hongwu à décréter les premiers déplacements de populations maritimes au 12^e mois de 1371. Le *Mingshi* rapporte en effet à cette date qu'« ordre fut donné au Marquis de Jinghai Wu Ding de recenser les militaires des trois préfectures de Wenzhou, Taizhou et Qingyuan qui étaient sous les ordres de Fang Guozhen, ainsi que les populations sans terres de Lanxiushan²³¹², en tout plus de cent dix mille personnes, et de les rattacher aux différentes gardes en tant que soldats. En outre, on interdit aux populations côtières de prendre la mer à titre privé. À cette époque, les derniers partisans de Guozhen et Zhang Shicheng étaient nombreux à se cacher dans les îles, grandes et petites, et attiraient les Japonais pour commettre des pillages »²³¹³. Il s'agit du premier ordre connu d'évacuation des îles, ainsi que du premier interdit maritime²³¹⁴, clairement motivés par l'activité d'anciens partisans de Zhang et Fang qui s'étaient joints aux flottes pirates. Les sources historiques chinoises ou japonaises ne mentionnent malheureusement que peu de cas concrets de ces exilés participant aux raids pirates. L'exemple le plus connu est celui de Zhang Ama (張阿馬 ; ?-1391), un « personnage peu recommandable » (*wulai zhi ren* 無賴之人) du district de Huangyan (黃巖縣) qui s'était enfui au Japon et « guidait » les hordes japonaises sur les côtes chinoises, harcelant pendant de longues années les populations du littoral. En 1391, il arriva avec son groupe pirate, et débarqua à Shuitong'ao (水桶澳 ; à proximité de Taizhou) pour piller la zone. Il tomba sur des troupes de la garnison de Hangzhou, qu'il vainquit, s'emparant de tous leurs navires de guerre, mais une seconde troupe surpris les pirates et tua un de leurs chefs. Les forbans se débandèrent et regagnèrent le rivage dans la précipitation ; Ama fut capturé et tué²³¹⁵. Cette courte description montre que des Chinois qui s'étaient enfuis au Japon guidaient encore des flottes japonaises en 1391. Le district de Huangyan, lieu d'origine de Zhang Ama, était aussi celui de Fang Guozhen et de ses frères. Il est donc possible que ce Zhang Ama fût un ancien subordonné de Guozhen qui alla chercher refuge

²³¹² Le *Mingshi Jishi Benmo* 明史紀事本末, ouvrage du XVII^e siècle, mentionne que ces populations « sans terres » étaient autrefois (sous les Yuan) rattachées aux foyers en charge des convois des grains vers la capitale (嘗充船戶者). Cf. *Mingshi Jishi Benmo* (version du *Sikuquanshu* 四庫全書), j. 55, « Troubles japonais sur les côtes » 沿海倭亂, 1371.12.

²³¹³ 命靖海候吳禎、籍方國珍所部溫・臺・慶元三府軍士、及蘭秀山無田糧之民凡十一萬餘人、隸各衛爲軍。且禁沿海民私出海。時國珍及張士誠餘衆、多竄島嶼間、勾倭爲寇 (MS : 91, « Traité sur l'armée » 兵志, 1371.12).

²³¹⁴ Il est cependant probable qu'il ne s'agit pas d'un interdit complet, les offices du commerce maritime continuant à fonctionner jusqu'en 1374 (ENOMOTO Wataru, 2015 : 263 ; DANJO Hiroshi, 2013 : 72-78).

²³¹⁵ MSL : 1391.8.19.

au Japon après la chute de son chef en 1367²³¹⁶. Si tel est le cas, cela signifie qu'il participa pendant plus de vingt ans aux flottes pirates émanant de l'archipel japonais, y compris à celles qui ravagèrent les côtes coréennes dans les années 1370-1380²³¹⁷.

Si l'interdit maritime, une des politiques les plus emblématiques de l'époque des Ming, entrainé dans le cadre d'une vision socioéconomique générale prônée par Hongwu, dont l'agriculture était la pierre angulaire, son application fut en grande partie motivée par les razzias des pirates japonais, guidés sur les côtes chinoises par des groupes de Chinois réfractaires à l'autorité de la cour impériale²³¹⁸. Cette politique fut ainsi inaugurée dans le but de lutter contre cette piraterie, mais fut par la suite maintenue, de façon plus ou moins stricte, durant près de deux siècles, et devint un des facteurs aggravants de la piraterie sino-japonaise au XVI^e siècle²³¹⁹. Ce n'est qu'à partir de 1567, au moment où la cour impériale prit conscience du fait que son relâchement était la condition *sine qua none* de la disparition de la piraterie, que les côtes furent à nouveau pacifiées, quoique le problème de la contrebande avec le Japon ne fut pas réglé pour autant²³²⁰.

II.3.B.2 L'évacuation des îles au Koryŏ

L'économie maritime chinoise ne fut pas la seule à subir de plein fouet tant les effets de la piraterie émanant de l'archipel japonais que les conséquences de mesures gouvernementales particulièrement restrictives. Alors que le Koryŏ était en proie aux remous politiques décrits plus haut, le monde maritime coréen se trouva également plongé dans le désarroi. La proximité de la mer devint synonyme de danger permanent au point que la cour envisagea de déplacer la capitale, non pas sur une île comme ce fut le cas à l'époque des invasions mongoles, mais vers l'intérieur des terres, jugées (à tort) hors de portée des incursions japonaises. Un extrait du *Koryŏsa* à la date de 1388 illustre bien

²³¹⁶ YUN Sŏngik, 2011 : 75.

²³¹⁷ Les *Shilu* suggèrent que Zhang Ama s'adonnait à ces activités longtemps avant 1391, mais ne fournissent aucune précision.

²³¹⁸ Certains historiens ont également postulé qu'il existait d'autres raisons économiques à ces interdictions, telle que la volonté d'empêcher l'hémorragie des métaux précieux vers l'étranger, à une époque où la cour impériale tentait d'introduire une monnaie papier fiduciaire (VON GLAHN, Richard, 2016 : 287), mais la raison qui est la plus fréquemment citée dans les sources chinoises concerne l'activité pirate (sur ce point, voir par exemple MA Guang, 2015 : 69-74).

²³¹⁹ Sur ce point, cf. CALANCA, Paola, 2011 : 125-130.

²³²⁰ HASHIMOTO Yū, YONETANI Hitoshi, 2008 : 88-89.

cette situation : « Au 8^e mois de l'an 14 (du règne de U), le Conseil des Censeurs communiqua un rapport : "Les profits de la pêche et du sel dans les îles, la prospérité de l'élevage et l'abondance de produits de la mer sont tous indispensables à l'État. Notre Saint Ancêtre²³²¹ (fondateur), alors que le Silla et le Paekche (Postérieur) n'étaient pas encore pacifiés, réorganisa d'abord la marine, conduisit lui-même un navire à étage²³²², descendit à Kūmsōng²³²³ et l'occupa, [si bien que] tous les profits des îles revinrent à l'État, alimentant ses capacités financières, de sorte que, au bout du compte, Il unifia les trois Han. Depuis le sud du Yalu, d'une manière générale, tout est montagnes ; les champs fertiles qui n'ont pas besoin d'assolement se situent sur les plaines riches du littoral. Plusieurs milliers de *ri* (« lieues ») de rizières ont été perdues à ces gredins de pirates, les roseaux poussent drus jusqu'au ciel. Quand ces gredins de pirates arrivent, pas un brin d'herbe ne se dresse en face d'eux, ils vont et viennent dans les montagnes et districts comme s'ils foulaient une terre inhabitée. L'État a déjà perdu les profits de la pêche, des salinières et de l'élevage dans les îles, et a également perdu les préfectures des plaines fertiles productrices de grain²³²⁴ (...) » ». La cour perdit donc non seulement les revenus qu'elle tirait ordinairement de la mer et des îles, mais les plaines les plus fertiles du littoral furent en plus vidées de leur population, sapant la productivité agricole du pays. Cela étant, la cour n'était de toute façon pas en mesure d'acheminer les revenus de ces provinces jusqu'à la capitale. Les attaques répétées des pirates contre les convois fiscaux posèrent rapidement de graves difficultés financières à la cour, à tel point que dès 1357, seule une partie des émoluments fut versée aux fonctionnaires²³²⁵ ; l'année suivante, leur versement fut entièrement suspendu²³²⁶. Les pénuries se poursuivirent au point qu'en 1371, les provinces les plus éloignées furent sommées de transporter les taxes par voie

²³²¹ Titre honorifique posthume de T'aejo Wang Kōn, fondateur du Koryō.

²³²² La définition exacte de ce terme est sujette à débat, mais il semble qu'un « navire à étage » (*nusōn* 樓船) désigne un navire militaire sur lequel était installé une plateforme surélevée d'où le commandant donnait ses ordres aux autres navires d'une escadre. Le « navire à étage » de ce texte est donc sans doute une image pour le fait de prendre le commandement d'une flotte. Au sujet des navires coréens, cf. *supra*, « I.1.C.1 Les navires à fond plat du Koryō ».

²³²³ Il s'agit de l'ancien nom de la région de Najū 羅州 au Chōlla, où se trouve la plus grande concentration d'île de la péninsule et qui étaient contrôlées par le Paekche postérieur durant les guerres de la fin du Silla.

²³²⁴ 十四年八月 憲司上疏曰, “諸島漁塩之利, 畜牧之蕃, 海産之饒, 國家之不可無者也. 我神聖之未定新羅·百濟也, 先理水軍, 親御樓船, 下錦城而有之, 諸島之利, 皆屬國家, 資其財力, 遂一三韓. 自鴨綠以南, 大抵皆山, 肥膏不易之田, 在於濱海沃野. 數千里之糴田, 陷于倭奴, 蕪葭際天, 倭奴之來, 前無橫草, 出入山郡, 如蹈無人之地. 國家既失諸島漁塩畜牧之利, 又失沃野出穀之府 (KRS : 82, 42b-43a 兵志, 屯田).

²³²⁵ KRS : 80, 18a (食貨志, 祿俸, 1357.9).

²³²⁶ KRS : 80, 18a (食貨志, 祿俸, 1358.5)

terrestre²³²⁷, ce qui représentait une toute autre organisation logistique, obligeant à mobiliser davantage de corvéables pour accomplir une tâche difficile sur une longue durée²³²⁸. D'ailleurs, même ce système ne parvint pas à remplir sa fonction, puisqu'en 1378, la cour fut à nouveau dans l'incapacité de rétribuer ses fonctionnaires²³²⁹. Le *Koryōsa* rapporte même que les quelques recettes fiscales qui parvinrent à la cour dans les années 1370 donnèrent lieu à des scènes de pugilat entre servants des grandes maisons aristocratiques dans les rues de la capitale²³³⁰. La piraterie avait infligé un coup tel à l'économie du pays que même les grandes familles aristocratiques en pâtissaient. Il faut dire qu'une grande partie de leurs revenus provenait de domaines privés, éparpillés dans les provinces²³³¹, et que par conséquent la paralysie des transports, couplée au dépeuplement des zones côtières où certains avaient leurs possessions, privait nombre d'entre eux de leur assise économique. L'impact économique de la piraterie japonaise fut ainsi la cause d'un désarroi généralisé parmi l'élite dirigeante²³³², mais aussi parmi le bas peuple. En 1381, le prix des denrées vendues sur les marchés de la capitale avait à tel point augmenté que les rixes entre marchands étaient fréquentes, et les autorités furent obligées de fixer les prix et menacer les marchands de mort pour calmer la situation²³³³, un évènement qui illustre la détresse économique du pays.

Cette crise n'était pas seulement causée par les ravages directs des pirates : le fardeau supplémentaire imposé par les autorités sur les populations encore capables de cultiver leurs terres pour tenter de renflouer les caisses de l'État, mais aussi pour faire face au problème de la piraterie, causèrent également l'exode de nombreuses personnes. Quand Ch'oe Yōng, dans un effort pour refonder la marine du Koryō, ordonna la construction de quelques deux mille navires de guerre, plus de la moitié des corvéables mobilisés préférèrent détruire leur maison et s'enfuir que de s'acquitter de leurs obligations²³³⁴. Il arrivait aussi que des fonctionnaires détournent les recettes fiscales

²³²⁷ KRS : 80, 45a-b (食貨志, 賑恤, 1371.12).

²³²⁸ CWS : 1401.8.2 [1].

²³²⁹ KRS : 80, 19a-b (食貨志, 祿俸, 1378.12).

²³³⁰ « Au 5^e mois de l'an 4 [du règne de U], comme les navires à impôts ne passaient plus, [lorsque] l'on distribua la première tournée des émoluments, les servants des familles puissantes brandirent des gourdins et criant, ils se disputèrent pour piller en premier [les émoluments]; deux ou trois personnes en moururent. » 四年五月 以漕船不通, 始頒初番祿, 權勢家奴, 操挺叫號, 爭先奪攘蹂躪, 死者二三人 (KRS : 80, 19a).

²³³¹ Cf. *supra*, p. 160.

²³³² DUNCAN, John B., 2000 : 184.

²³³³ KRS : 79, 22b, 1381.8.

²³³⁴ KRS : 113, 56b (鄭地傳).

pour leur propre profit²³³⁵. La désertification des côtes est même visible à travers certains types de vestiges archéologiques, tels que les sites de production de céramiques : à partir des années 1370, le nombre de fours se multiplia à l'intérieur des terres, à l'écart des côtes²³³⁶, tandis que les grands centres de production de céladons, Kangjin en tête, périclitèrent, un fait qui de l'avis des spécialistes est le résultat direct de l'activité pirate. Les artisans qualifiés fuirent Kangjin pour s'implanter ailleurs, ce qui eut pour effet une chute marquée de la qualité des objets produits dans la zone²³³⁷. Il est par conséquent très clair que le tissu économique du pays, et en particulier dans les régions côtières, fut lourdement affecté par la piraterie japonaise.

La désertification des côtes explique pourquoi les pirates s'enfoncèrent toujours plus profondément dans les terres, surtout à partir des années 1370, et pourquoi ils furent capables d'avancer si profondément sans rencontrer la moindre résistance. Les districts du littoral se vidant de leur population, les garnisons se dépeuplèrent également. Des fonctionnaires locaux déplacèrent de leur propre chef leur siège administratif pour éviter les pirates, obligeant ainsi la population, laissée sans protection, à fuir également. Ce fut par exemple le cas du district de 1^e classe de T'aean (泰安郡), où se trouvait le port de Anhŭng, lieu stratégique de la navigation le long de la côte occidentale²³³⁸. Le district fut la cible d'attaques de très grande ampleur en 1373, aussi le magistrat du district (*kunsu* 郡守) décida-t-il d'aller s'installer dans le district voisin de Sŏsan (瑞山郡), accompagné de deux ou trois clercs ; puis en 1383, il fut à nouveau pour se réfugier dans le district de Yesan (禮山縣), avant de revenir à Sŏsan en 1390 quand les incursions pirates se firent plus rares. Le district de T'aean ne fut rétabli qu'en 1416²³³⁹. Le magistrat abandonna donc son district pour se réfugier dans le district voisin, sans pour autant relocaliser la population. Une grande partie de la population fut ainsi obligée de fuir, « éparpillée dans les quatre directions²³⁴⁰ ». Il ne s'agit toutefois là que d'un exemple parmi bien d'autres. Les terres du littoral coréen furent profondément affectées par la piraterie japonaise, une

²³³⁵ KRS : 39, 22a, 1358.5.14 ; 159, 40a-b (金鉉傳).

²³³⁶ KATAYAMA Mabi, 2013 : 188.

²³³⁷ INSTITUT DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL NATIONAL, 2015 : 29.

²³³⁸ Cf. *supra*, p. 78.

²³³⁹ STYS : 19, 17a (忠清道, 泰安郡).

²³⁴⁰ « Depuis que notre dynastie a été fondée, la bienveillance et le prestige (de la cour) rayonnent jusqu'aux (contrées) lointaines, et les pirates ont effacé leurs traces. Par la suite, les gens du district qui s'étaient éparpillés dans les quatre directions revinrent tous » 自國朝興運、仁威遠被、海寇屏跡、然後郡民之散而之四方者、悉復 (STYS : 19, 17b-18, 忠清道, 泰安郡).

situation amorcée dès les années 1350 mais qui s'aggrava durant la période d'intensification de la piraterie, à tel point tel qu'en 1388, le Chōlla et le Kyōngsang étaient décrits dans les sources coréennes comme étant des « repères de Japonais²³⁴¹ ».

Si les régions côtières étaient en situation de crise, ce furent les îles, placées en première ligne, qui furent les plus profondément affectées, si bien que les conséquences des incursions pirates se firent sentir jusqu'au XVII^e siècle²³⁴². Dès 1352, le lettré fonctionnaire Yi Saek proposa dans un mémoire au trône de renforcer la marine du royaume pour faire face aux pirates, établissant par la même occasion un bilan instructif de la situation des îles du territoire²³⁴³ :

海戰之術, 則臣以爲. 本國三邊控海, 島居之民, 無慮百萬. 方之泳之, 是其長技, 其人又不以耕桑爲事, 而以漁鹽爲利. 比因此賊, 離其居, 失其利, 怨之之心, 比之陸居, 豈止十倍? 馳一騎, 奉條畫, 沿江召募, 必其賞賚, 數千之衆, 一朝可得. 以其所長之技, 敵其所怨之人, 其有不勝者乎? 況殺敵得賞, 不猶愈於魚塩之利乎

En ce qui concerne la technique du combat naval, il nous semble que, notre Pays étant bordé sur trois côtés par la mer, au moins un million de nos gens vivent dans les îles. Naviguer (entre elles) ou nager, tels sont leurs talents. Ces gens ne vivent pas de l'agriculture ou des mûriers (pour l'élevage des vers à soie), mais des revenus de la pêche et du saunage. Ces derniers temps, à cause des pirates, ils sont séparés de leur demeure, et perdent ces revenus. Comment leur rancœur (envers les pirates) ne serait-elle pas dix fois (plus grande) que chez ceux qui vivent sur le continent ? Si nous dépêchions un cavalier portant proclamation le long des fleuves pour les recruter, en prenant soin de les récompenser, une matinée suffirait à en gagner plusieurs milliers. Qui ne l'emporterait donc pas en rivalisant par ses talents avec ceux qu'il haït ? De plus, n'est-il pas préférable d'être récompensé pour tuer l'ennemi que de vivre de la pêche et du saunage ? (...)

²³⁴¹ 全羅·慶尙二道, 爲倭寇巢穴 (KRS : 137, 8b, 1388.3).

²³⁴² KIM Kyōng'ok, 2004 : 14-16.

²³⁴³ KRS : 115, 3b-4a (李穡傳, 1352).

Ainsi, selon les autorités centrales, les populations insulaires étaient les premières victimes des pirates, envers qui elles nourrissaient, à en croire Yi Saek, un profond ressentiment pour les avoir privées de leurs moyens de subsistance ordinaires et contraints à l'exil. On peut émettre des doutes sur l'exactitude du nombre d'un million d'habitants dans les îles, mais il montre toutefois qu'avant que la piraterie japonaise fasse irruption sur les côtes coréennes, une large part de la population résidait sur le littoral ou dans les innombrables îles de la côte. De fait, les populations insulaires souffrirent indubitablement de la piraterie japonaise, et certaines îles du golfe du Kyōnggi, telles que Kyodong et Kanghwa, subirent les raids des pirates presque chaque année.

Les propositions de réformes de Yi Saek ne furent apparemment pas adoptées par la cour, même si mises en valeur dans l'histoire officielle. Le gouvernement opta pour une autre stratégie, directement analogue à celle employée par la cour impériale des Ming : faire évacuer les îles afin de faciliter la défense des populations et du territoire contre les flottes pirates²³⁴⁴. Plusieurs exemples de ces évacuations sont consignés dans les sources. Ce fut le cas de l'île de Hūksan, dont la population fut déplacée à Namp'o (南浦), dans l'embouchure du fleuve Yōngsan, localité qui fut par la suite érigée en district de 2^e classe de Yōngsan (Yōngsan-hyōn 永山縣), puis élevée au rang de district de 2^e classe (*kun* 郡) en 1363²³⁴⁵. L'évacuation aurait eu lieu avant 1363, sans plus de détails. Or, en 1362, des gens de Hūksan présentèrent à la cour un prisonnier japonais²³⁴⁶, aussi l'évacuation fut effectuée peu de temps avant 1363. L'île de Aphae fut également évacuée durant la période des incursions pirates et sa population relogée sur le continent, à une date non précisée²³⁴⁷. Idem pour l'île de Changsan (長山島 ; également dans *le kun* de Sin'an, un peu plus au sud de Aphae²³⁴⁸). Plusieurs îles des eaux archipélagiques du Chōlla furent évacuées par le gouvernement durant la période des incursions pirates.

Il ne semble toutefois pas que le gouvernement ait ordonné une évacuation générale à une date donnée. Les autorités du Koryō agissaient plutôt au cas par cas, en fonction de

²³⁴⁴ Cette stratégie du Koryō est dénommée *kongdo chōngch'aek* 空島政策 (« stratégie de d'évacuation (litt. « vidages » des îles) ») par les historiens coréens comme Kang Pongnyong (KANG Pongnyong, 2016 : 177-178) et Kim Kyōng'ok (KIM Kyōng'ok, 2004 : 14-15).

²³⁴⁵ STYS : 35, 9b (全羅道, 羅州牧, 古蹟, 榮山廢縣).

²³⁴⁶ KRS : 40, 4a (1362.3.13).

²³⁴⁷ STYS : 35, 9b (全羅道, 羅州牧, 古蹟, 壓海廢縣).

²³⁴⁸ STYS : 35, 10a (全羅道, 羅州牧, 古蹟, 長山廢縣).

la situation propre à chaque localité. Cela explique d'importants écarts chronologiques entre les diverses évacuations : certaines îles furent en effet vidées dès les années 1350, comme dans le cas de Namhae, dont la population fut déplacée à Chinju en 1357 ou 1358²³⁴⁹, tandis que d'autres îles comme Kyodong ne furent évacuées que bien plus tard. Celle-ci ne fut en effet vidée de sa population qu'en 1376, afin de protéger les populations d'une nouvelle incursion pirate²³⁵⁰, mais la mesure fut temporaire, puisque la cour réitéra l'année suivante l'ordre d'évacuer vieillards et enfants de l'île et de n'y laisser que les hommes corvéables²³⁵¹. Kyodong avait pourtant depuis plus de vingt ans essuyé des attaques pirates à un rythme quasi annuel. En 1366, les pirates eurent même le loisir de s'y éterniser, les autorités coréennes n'osant les en déloger²³⁵². Pour autant, la cour n'était pas disposée à ordonner son évacuation complète et définitive. Cela est compréhensible dans la mesure où Kyodong, avec Kanghwa, commandait l'accès aux trois grands fleuves de la région de la capitale (le Yesŏng, le Imjin, et le Han), et conséquemment à la capitale elle-même. L'île constituait donc une ligne de défense qu'il aurait été périlleux d'abandonner. Il n'existait donc pas *a priori* de stratégie globale de la cour du Koryŏ concernant l'évacuation des îles, et elle procéda au cas par cas, en fonction des conditions particulières à chaque lieu.

Les nuances de formulation pour décrire ces évacuations dans les sources (principalement le *Koryŏsa* et les traités de géographie administrative) sont matière à interprétation. Dans certains cas, il est stipulé que l'évacuation fut voulue par le gouvernement pour répondre à une stratégie défensive²³⁵³, tandis que dans d'autres cas, ces sources notent que le territoire fut tout simplement perdu aux pirates, et que les autorités furent forcées de se replier sur le continent²³⁵⁴. Le cas de l'île de Kōje, la plus proche de Tsushima, est significatif à cet égard : en raison de sa proximité avec le Japon, on pourrait s'attendre à ce qu'elle fût presque immédiatement vidée par le gouvernement. Elle avait été évacuée en 1271 après la défaite des *Sambyŏlch'o* et avant la première

²³⁴⁹ Le STYS avance la date de 1357 (STYS : 31, 10b-11a, 慶尚道, 南海縣), tandis que le KRS mentionne la date de 1358 (KRS : 57, 18a, 地理志, 慶尚道, 南海縣).

²³⁵⁰ KRS : 133, 13b (1376.7).

²³⁵¹ KRS : 113, 33b (崔瑩傳, 1377).

²³⁵² KRS : 41, 10b-11a, 1366.5.24.

²³⁵³ Cela transparaît clairement dans le cas de Kyodong, par exemple.

²³⁵⁴ C'est notamment le cas de Namhae. Dans le *Koryŏsa*, il est dit que l'on « perdit le territoire à cause des pirates japonais » (因倭失土) ; Cf. KRS : 57, 18a (地理志, 慶尚道, 南海縣). On retrouve cette même formulation au sujet de plusieurs îles, notamment au Chŏlla, dont Aphae (STYS : 35, 9b) et Changsan (STYS : 35, 10a).

expédition mongole contre le Japon, mais elle fut ensuite réinvestie durant le règne de Ch'ungnyöl (r. 1274-1308)²³⁵⁵. Par la suite, aucune évacuation forcée de l'île n'est mentionnée, et elle fut même la cible d'une attaque pirate en 1388²³⁵⁶, ce qui suggère qu'elle existait encore à cette date en tant qu'unité administrative active dotée d'une population, du moins sur le papier. Cependant, le mois suivant cette attaque, elle fut citée dans un mémoire adressé au trône parmi les îles abandonnées qui ne pouvaient plus verser de tribut sous forme de sel ou de produits de la mer²³⁵⁷. Au tout début du Chosŏn, elle servit de lieu d'exil pour de nombreux membres de la famille royale de l'ancienne dynastie (qui y furent d'ailleurs assassinés), mais n'abritait de toute évidence pas une population très étendue, puisque le district de Kōje fut fusionné avec celui de Kōch'ang (居昌) en 1414²³⁵⁸, avant d'être à nouveau séparé en 1432²³⁵⁹. Autrement dit, l'île semble bien s'être vidée de sa population durant les invasions des pirates japonais, non pas parce que la cour décréta son évacuation, mais parce que ses habitants fuirent d'eux-mêmes, ou furent capturés et réduits en esclavage au Japon. De façon générale, il est correct de considérer que l'évacuation des îles procéda tantôt d'une stratégie défensive des autorités coréennes, qui n'avaient pas les moyens suffisants pour les défendre contre les intrusions japonaises, tantôt de la fuite spontanée des populations locales qui vinrent chercher refuge sur le continent. Ce faisant, le gouvernement du Koryŏ adopta une stratégie de la terre brûlée visant à dissuader les incursions pirates, une stratégie qui fut non seulement très coûteuse pour l'économie du pays²³⁶⁰, mais qui s'avéra de surcroît contreproductive en termes de lutte contre les pirates, puisque ces derniers trouvèrent dans les îles

²³⁵⁵ KRS : 57, 18b (地理志, 慶尚道, 巨濟縣).

²³⁵⁶ KRSCY : 33 (1388.8).

²³⁵⁷ KRSCY : 33, (1388.9).

²³⁵⁸ CWS : 1414.8.21.

²³⁵⁹ STYS : 32, 31a (慶尚道, 巨濟縣).

²³⁶⁰ Durant le règne de Kongmin (la date exacte n'est pas précisée), le dignitaire Sŏl Changsu critiqua clairement cette politique en raison du lourd préjudice causé tant aux sociétés du littoral que celles de l'arrière-pays : « Si l'on adopte la politique de la terre brûlée, les dommages (causés) seront extrêmement lourds. De façon générale, les contrées du littoral sont remarquablement fertiles, et les petites gens languissent toutes de leurs terres. À la base, elles désirent la faire prospérer, mais au lieu de cela on la détériore. De plus, les champs des contrées éloignées (des côtes) sont limités (en superficie), et les populations locales en dépendent (déjà) pour leur subsistance. Si on les fait nourrir des foyers d'hôtes, alors ils finiront eux aussi taris et désaffectés. Ce faisant, les gens déplacés seront pleines de rancœur et s'enfuiront ailleurs, et les gens des terres reculées subiront la calamité et perdront leur activité » 至若清野之策, 其弊尤深. 大抵濱海之地, 頗多膏腴, 而小民各懷其土, 本欲利之, 反以爲害之. 且深遠之處, 田亦有限, 而土着之民, 恃以爲生, 若使養客戶, 則彼亦凋廢. 由是, 被遷之民, 懷怨而流移, 深陸之民, 受殃而失業. (KRS : 112, 25a-b, 僂長壽傳).

coréennes, vidées tant de leur population que de leurs garnisons, des bases avancées pratiques pour leurs campagnes sur le continent²³⁶¹.

Certains historiens ont également envisagé ces évacuations sous un autre angle : n'auraient-elles pas été motivées par la crainte des autorités du Koryŏ que certaines populations s'allient aux pirates japonais et les guident sur les côtes coréennes, à l'instar de Lanxiushan en Chine²³⁶² ? Une des évacuations les plus suggestives à ce sujet est sans doute celle de Chindo. À la confluence des routes maritimes entre la façade sud et ouest de la péninsule coréenne, l'île commandait le détroit de Myŏngnyang (鳴梁), passage stratégique pour le cabotage en Corée²³⁶³. Comme nous venons de l'expliquer, les évacuations des îles de la côte fut un processus graduel au cours des années 1350, 1360 et 1370, tantôt dicté par le gouvernement, et tantôt forcé par l'activité pirate. Or, le traitement réservé à Chindo en la matière est paradoxal, car, en 1350, le district de Chindo fut déplacé à l'intérieur des terres en raison des raids japonais, année où débuta l'activité des grandes flottes pirates²³⁶⁴. Pourtant, ces dernières n'étaient pas encore allées plus loin que Changhŭng, une localité située à l'est de Chindo²³⁶⁵. Par conséquent, Chindo fut la première île à être évacuée par les autorités du Koryŏ, avant même que les flottes aient atteint ses côtes²³⁶⁶. On ne trouve aucun autre cas d'une telle évacuation préventive. La raison de cette évacuation prématurée est sans doute à rechercher dans l'histoire particulière de l'île. Les populations de Chindo avaient par le passé résisté au pouvoir royal en accueillant les Sambyŏlch'o dissidents en 1270. Elle fut d'ailleurs évacuée une première fois suite à cette affaire²³⁶⁷, un passé encore récent en 1350, et qui nul doute servit de précédent pour les autorités du Koryŏ lorsque celles-ci décidèrent de faire évacuer les îles. Cette histoire de rébellion de Chindo poussa peut-être ainsi la cour du Koryŏ à se méfier des populations locales, craignant peut-être que celles-ci ne s'allient aux

²³⁶¹ Cf. *supra*, p. 288.

²³⁶² Cette question a notamment été soulevée par l'historien Kang Pongnyong (voir par exemple KANG Pongnyong, 2016 : 171-173).

²³⁶³ HAN Chŏnghun, 2010 : 17-18 ; cf. *supra*, p. 76.

²³⁶⁴ KRS : 57, 53a : 忠定王二年, 因倭寇, 遷內地 ; on retrouve une entrée similaire dans le STYS : 37, 9a (全羅道, 珍島郡), ainsi que dans le *Sejong Chiriji* contenu dans les *Annales de Sejong*, k. 151, « Chŏllado », « District de Haejin » (全羅道, 海珍郡).

²³⁶⁵ Cf. *supra*, p. 250.

²³⁶⁶ Pour Yi Young, il s'agit d'une erreur dans les sources, car Chindo n'a pu être évacuée après Namhae (1357), alors que cette dernière est bien plus proche de Tsushima et donc plus susceptible d'être victime des incursions des pirates (Cf. Yi Young, 2013 : 125-126). On trouve cependant le même contenu dans trois sources différentes, un fait qui réduit la probabilité qu'il s'agisse d'une erreur.

²³⁶⁷ Cf. *supra*, p. 166.

pirates japonais. L'évacuation de Chindo n'aurait ainsi pas tant visé à protéger les populations locales des incursions des pirates qu'à prévenir toute complicité entre les deux groupes. Cela étant, si la participation volontaire de certains groupes coréens à la piraterie n'est pas exclue, elle reste bien difficile à attester sur une base documentaire. La situation des réseaux commerciaux coréano-japonais était sensiblement différente de celle des réseaux sino-japonais. Aucune indication ne permet de savoir si les marins du Koryō fréquentaient les ports japonais durant la première moitié du XIV^e siècle, et il n'existe par ailleurs nulle trace de l'existence d'une diaspora coréenne au Japon. Or, la collaboration de groupes chinois et japonais dans la piraterie en mer de Chine fut selon toute vraisemblance rendue possible grâce à l'activité des marins chinois au Japon et l'existence d'une telle diaspora dans l'archipel. Si l'on ne peut exclure que des caboteurs japonais aient fréquenté les côtes coréennes avant 1350²³⁶⁸, on ne saurait pour autant conclure *a priori* qu'il existât des alliances entre pirates japonais et populations insulaires coréennes.

Cela ne signifie pas pour autant que les pirates ne comportaient pas de Coréens dans leurs rangs, mais seulement que l'on ne possède pas la trace d'une alliance de la piraterie avec des groupes coréens déjà constitués. La participation individuelle de certains Coréens, elle, est en effet clairement attestée, ne serait-ce qu'en raison du fait que les pirates mettaient à contribution certains de leurs captifs, soit pour servir de main d'œuvre sur les navires, soit pour leur servir de guide, ou encore pour leur servir d'espions dans certains cas²³⁶⁹. Les textes ne font pas clairement état de la participation volontaire de gens du Koryō²³⁷⁰, mais ceux qui avaient ainsi passé du temps parmi les pirates japonais étaient considérés avec une grande méfiance au Koryō, à tel point qu'en 1377, le roi U fut obligé de passer un décret pour interdire que les habitants lynchent les anciens captifs libérés :

²³⁶⁸ Cf. *supra*, « 1.3.B.1 Des échanges restreints ».

²³⁶⁹ Cf. *supra*, p. 379.

²³⁷⁰ Nous n'abordons pas la question des « faux Japonais », c'est-à-dire des groupes coréens (principalement composés de parias tels que les *jae'in* 才人 ou les *hwach'ök* 禾尺) qui se déguisèrent en Japonais pour commettre des troubles au Koryō, en raison du fait qu'il s'agit d'un phénomène marginal, limité au début des années 1380, et que rien n'atteste d'une quelconque connivence entre ces groupes et les pirates japonais (sur ce point cf. Yi Young, 1999 : 199-204 ; MURAI Shōsuke, 2013 : 123-124).

今聞, 邊民被虜於賊, 幸而逃還, 皆指爲賊謀, 輒殺之, 甚不可也. 夫思鄉懷土, 人情之常, 况有父母妻子者, 孰不思還? 特畏死, 從賊耳. 自今, 凡逃還者, 必加褒賞, 雖實謀者, 毋得殺戮, 官給資糧, 以遂其生. 如有斬倭還者, 賞之加等. 其令邊郡, 張榜以示. 違者罪之²³⁷¹

« À présent nous avons appris que lorsque les populations des frontières sont capturées par les pirates, et que par bonheur ils parviennent à s'enfuir et à revenir (dans leur localité), tout le monde les désigne comme espions pirates et les tue à chaque fois. Cela est inadmissible. Chérir son pays natal et languir de son territoire est un sentiment humain universel ; à plus forte raison si l'on a parents, femme et enfants, comment ne pas aspirer à retourner (auprès des siens) ? Cependant s'ils craignent de mourir (à leur retour), ils suivront les pirates. Dorénavant, lorsqu'un rescapé retourne chez lui, il doit être récompensé. Même s'il a réellement renseigné (les ennemis), on ne doit pas permettre de le tuer. Les fonctionnaires doivent lui fournir des vivres pour lui assurer sa subsistance. Dans le cas où un rescapé a tué des Japonais, qu'il soit récompensé en augmentant son rang. Que l'on fasse que les districts des frontières placardent cet ordre pour instruire (les populations) et que les contrevenants soient punis. »

Les anciens captifs des pirates étaient ainsi suspectés de connivences avec les Japonais, et faisaient l'objet d'une profonde défiance de la part de leurs compatriotes lorsqu'ils rentraient chez eux. Cela étant, on ne peut pour autant affirmer que ces soupçons étaient fondés, et que ces captifs ne furent tout simplement pas victimes de l'hystérie collective dans un contexte social troublé. Notons que si le roi U fit interdire les lynchages, le roi T'aejong en revanche adopta une toute autre attitude : en 1408, un officier venait de capturer un navire japonais dans le Chōlla, avait tué vingt Japonais du bord et capturé cinq vivants. Parmi eux se trouvait un Coréen, que le général en question renvoya dans son village natal. Lorsque le rapport parvint aux oreilles du roi, celui-ci demanda si cette personne avait des circonstances atténuantes, ce à quoi le fils de l'officier chargé de l'affaire répondit qu'il avait été relâché parce qu'il était Coréen, sans autre

²³⁷¹ KRS : 133, 27a, 1377.6.

raison. T'aejong lui dit alors que cet homme suivait les pirates depuis longtemps, et que par conséquent, sa culpabilité était encore plus grande que celle des Japonais, aussi fallait-il l'exécuter et non pas le renvoyer chez lui²³⁷². Les deux affaires montrent donc que des Coréens se trouvaient bien à bord de certains navires pirates, mais aussi que la frontière entre captif agissant contre son gré et collaborateur volontaire était parfois bien ténue et souvent difficile à établir. Il n'est du reste pas étonnant que nombre de Coréens, enlevés par les pirates quand ils étaient jeunes et passant une grande partie de leur vie au Japon, se soient plus aisément identifiés aux groupes japonais, dont ils parlaient sans doute la langue. Ces captifs étaient généralement revendus comme esclaves au Japon, et beaucoup menaient probablement une existence difficile, mais certains parvinrent aussi à trouver leur place au sein de la société japonaise²³⁷³.

En outre, les sources du début du Chosŏn mentionnent un autre cas de figure : celui des enfants nés de l'union entre un Japonais et une Coréenne, union sans doute forcée dans la plupart des cas puisque ces femmes étaient enlevées et captives²³⁷⁴. La situation de la seconde moitié du XIV^e siècle est peu documentée, mais il en existe quelques exemples révélateurs au début du XV^e siècle. Ainsi, en 1420, le pirate japonais Kusajin²³⁷⁵ (仇乍鎮 ; ?-?), qui, revenant d'une campagne au Jiangnan et faisant halte à Haenam (prov. Chŏlla du Sud), expliqua aux autorités du Chosŏn qu'il avait épousé une Coréenne dont il avait eu un fils²³⁷⁶. Dans la mesure où le cas peut être généralisé, les enfants qui naissaient de ces unions reconnus par leur père, pouvaient éventuellement participer aux expéditions pirates, ce que l'exemple de Jōtarōhyōe (井大郎兵衛²³⁷⁷ ; ?-?) suggère : cité dans les sources coréennes à partir du règne de Sejong (1418-1450), le « propriétaire de navire » (*sŏnju* 船主) de Tsushima Jōtarōhyōe se présenta à la cour coréenne en 1428 en

²³⁷² CWS : 1408.5.11 [4].

²³⁷³ Cf. *supra*, p. 379.

²³⁷⁴ On peut par exemple citer l'affaire de « Sami Sira » (沙彌時羅 ; ?- ? ; probablement une transcription phonétique du nom japonais Shami Jirō 沙弥次郎 ou Shami Shirō 沙弥四郎) en 1418, un pirate japonais qui épousa une captive chinoise. Lorsque Sami Sira visita les côtes coréennes, son « épouse » en profita pour s'enfuir, avec l'aide des autorités coréennes, qui dédommagèrent ensuite le pirate en lui octroyant des céréales et des fèves (CWS : 1418.2.29 [1]).

²³⁷⁵ Peut-être une transcription du nom japonais Kusajirō (草次郎) ?

²³⁷⁶ CWS : 1420.10.4 [2].

²³⁷⁷ Le sinogramme 井 (cor. *jŏng*, jap. *i/jō*) pourrait aussi être l'abréviation d'un patronyme, tel que Inoue (井上).

tant qu'envoyé de Sō Hikoshichi²³⁷⁸, et demanda l'autorisation de faire un détour par la province du Ch'ungch'ōng pour aller se recueillir sur la tombe de son père, un certain Chang Po²³⁷⁹ (張甫 ; ?-?). On ne trouve pas de Chang Po dans les sources coréennes sous cette graphie, mais en 1398, la cour octroya des noms coréanisés à plusieurs pirates repentis, dont un certain Samborap'yōng (三寶羅平 ; probablement la transcription phonétique coréenne du nom japonais Saburōhyōe 三郎兵衛), qui prit le nom de Chang Po (張寶²³⁸⁰). Il est donc possible que ce dernier fût le père de Jōtarōhyōe, la graphie des noms des pirates repentis variant souvent d'une entrée à l'autre des Annales de règne. Par ailleurs, Jōtarōhyōe étant apparemment déjà adulte lors de l'expédition de 1419²³⁸¹, il naquit donc au plus tard au tout début du xv^e siècle, ce qui rend sa parenté avec le pirate repentis Chang Po chronologiquement cohérente. De plus, en 1435, les Annales de Sejong rapportent que les ancêtres de Jōtarōhyōe étaient Coréens (井大郎, 其先本國人也²³⁸²). On peut donc envisager deux cas de figure : soit Chang Po était lui-même de descendance coréenne, soit il avait épousé une coréenne et Jōtarōhyōe naquit de cette union, explication la plus probable. Ainsi, se dessine en arrière-plan une situation complexe, résultat des brassages de population résultant de plus d'un demi-siècle de piraterie, rendant la question des origines de certains pirates complexe. Le phénomène de mixité et de double origine est impossible à quantifier, mais compte tenu de la rareté de sa mention dans les sources, il resta sans doute marginal.

Pour clore cette analyse de l'impact de la piraterie sur le monde maritime coréen dans la seconde moitié du xiv^e siècle, il est nécessaire d'explorer le rôle de l'île de Cheju dans les réseaux pirates. Plusieurs historiens ont émis l'idée qu'une partie non-négligeable des pirates qui assaillirent le Koryō était en réalité issue de cette île²³⁸³. Toutefois, il faut reconnaître que les arguments présentés sont ténus. Certes, les gens de Cheju étaient perçus dans la seconde moitié du xiv^e siècle comme une population

²³⁷⁸ Sō Hikoshichi Morikuni (宗彦七盛國 ; ?-1444), Protecteur du district de Toyosaki (Toyosaki *gunshu* 豊崎郡守) à Tsushima, était le fils de Sō Sadashige et frère du seigneur de l'île Sō Sadamori. Son fils Sadakuni (貞國 ; 1422-1494) devint le seigneur de Tsushima en 1468.

²³⁷⁹ CWS : 1428.3.6 [4]. Nous trouvons mention d'un certain Zhang Fu (張甫 ; ?-?) en 1406, mais il s'agit d'un déserteur chinois qui était allé se réfugier en Corée et qui fut renvoyé en Chine cette année (CWS : 1406.8.17 [4]). Il ne peut donc s'agir de la même personne.

²³⁸⁰ CWS : 1398.2.17 [2].

²³⁸¹ Selon ce même passage des Annales de Sejong, Jōtarōhyōe avait coopéré avec l'armée coréenne et leur avait fourni de l'eau durant l'invasion de Tsushima en 1419.

²³⁸² CWS : 1437.2.7 [4].

²³⁸³ TANAKA Takeo, 1997 : 14-15 ; TAKAHASHI Kimiaki, 1987.

turbulente qui pouvait à tout moment basculer dans la rébellion contre la cour du Koryŏ²³⁸⁴, une situation rendue encore plus complexe par la présence d'une importante population d'origine mongole dépêchée dans l'île par les Yuan pour y développer des haras. Appelés *mokho* (牧胡), ces gens formèrent un contre-pouvoir à l'autorité du Koryŏ au moment où la cour royale tenta de reprendre le contrôle de l'île après l'effondrement des Yuan. Nombre des officiels du Koryŏ envoyés sur place durant ces années furent assassinés. Finalement, au 8^e mois de 1374, la cour dépêcha des troupes sous les ordres de Ch'oe Yŏng et parvint à contrôler l'île, au prix de violents combats contre quelques trois mille cavaliers *mokho*²³⁸⁵. Le *sŏngju*²³⁸⁶ (星主) s'allia volontiers à ces *mokho* pour s'opposer aux autorités centrales du Koryŏ²³⁸⁷, aussi l'hostilité à l'égard de la cour royale n'était pas simplement le fait des descendants des Mongols, mais elle était partagée par une large partie de la société locale. Une des stratégies de Ch'oe Yŏng lors de son expédition contre Cheju consista d'ailleurs à diviser les chefs *mokho* et les autres potentats locaux, en assurant l'immunité à ces derniers²³⁸⁸. L'expédition marqua un premier grand pas dans la direction d'un retour de l'autorité du Koryŏ à Cheju, quoique de façon imparfaite. L'île fut en effet secouée par des rébellions sporadiques dans les années qui suivirent²³⁸⁹, et ce jusqu'en 1386, lorsque la cour envoya plusieurs dignitaires à Cheju qui rentrèrent à Kaesŏng accompagnés du fils du *sŏngju* Ko Sin'gŏl (高臣傑 ; ?-?). « C'est à partir de ce moment-là que T'amna réintégra le royaume et se soumit », rapporte l'histoire officielle²³⁹⁰. Il semble donc qu'il fallut attendre 1387 pour que Cheju rentrât à nouveau pleinement dans la sphère d'influence de la cour du Koryŏ.

²³⁸⁴ MURAI Shōsuke, 2013 : 160-161.

²³⁸⁵ KRSCY : 29, (1374.8).

²³⁸⁶ C'est-à-dire le principal chef de la vieille société nobiliaire de l'île, dont la lignée remontait à l'époque où T'amna était un pays indépendant, et qui conserva un statut particulier dans l'île jusqu'au début du Chosŏn, avant d'être intégré au système administratif de la cour.

²³⁸⁷ KRS : 40, 11b, 1362.8.24.

²³⁸⁸ Ch'oe Yŏng fit en effet proclamer l'édit suivant en arrivant dans l'île en 1374 : « À présent nous avons levé une armée (des troupes) pour interroger la culpabilité [de chacun], et nous sommes obligés d'employer la force. Hormis les chefs rebelles, *sŏngju*, *wangja* (litt. « princes »), magistrats locaux et habitants en armes doivent tous rétablir l'ordre comme auparavant. Même ceux qui se sont associés aux rebelles seront traités avec clémence s'ils se rendent. S'ils refusent et se rebellent, alors nous mobiliserons notre grande armée, et nous brûlerons tout sans faire de distinction de noblesse, et il sera inutile de le regretter. » 今興兵問罪, 勢不得已. 除賊魁外, 星主·王子·土官·軍民, 宜悉按堵如故, 雖黨賊者, 降附則亦從寬典. 如或違逆, 大兵一臨, 玉石俱焚, 悔無及矣. (KRS : 113, 28b, 崔瑩傳).

²³⁸⁹ Nous pouvons par exemple citer la rébellion de Ch'a Hyŏn'yu (車玄有) en 1375 (KRSCY : 30, 1375.11) ou encore celle de Hachŏk (哈赤) et Kang Paeg'ŏn (姜伯顔) l'année suivante (KRSCY : 30, 1376.5).

²³⁹⁰ 耽羅歸順納款始此 (KRSCY : 32, 1386.7). Sans doute faut-il comprendre ici que le Koryŏ requit du *sŏngju* qu'il laisse son fils en otage à la capitale, une pratique courante en Asie orientale, que les Yuan avaient eux-mêmes employée pendant près d'un siècle pour les princes coréens.

Le fait que l'expédition de Ch'oe Yŏng contre T'amna coïncide à peu près au moment où la piraterie entra dans sa période d'intensification a retenu l'attention de certains historiens, qui y ont vu une corrélation²³⁹¹ dont les modalités restent encore à préciser. Cependant, aucune source ne fait état de la participation des gens de Cheju à la piraterie japonaise durant cette période, de sorte que si l'on ne peut affirmer qu'aucun habitant de l'île ne se joignit aux flottes pirates, les sources ne permettent pas non plus de démontrer de telles connivences. Comme pour Chindo, l'éventuelle complicité des populations locales avec les pirates japonais suppose la préexistence de réseaux humains, dont l'existence n'est pas démontrée au-delà des invasions mongoles, quatre-vingts ans avant l'apparition de la piraterie japonaise²³⁹². Certes, la situation interne de l'île dans la seconde moitié du XIV^e siècle est bien mal renseignée, de sorte que les chercheurs ont tendance à s'appuyer sur des descriptions postérieures d'un siècle à la grande vague de piraterie japonaise pour suggérer l'existence de ces réseaux. De fait, certaines populations de Cheju semblaient entretenir des rapports avec l'archipel japonais, tels que les bandes de producteurs de poisson séché (*p'ojag'in* 鮑作人) de l'île, qui avaient pour activité principale la pêche, mais qui se livraient aussi volontiers à des actes de piraterie lorsque l'opportunité se présentait, notamment sur les rivages du Chŏlla et du Kyŏngsang²³⁹³. Or, selon les rumeurs qui parvenaient à la cour dans les années 1470 et 1480, ceux-ci s'habillaient parfois à la japonaise, et parlaient même japonais²³⁹⁴, un fait régulièrement cité comme la preuve des rapports séculiers entre populations de Cheju et populations de l'archipel nippon²³⁹⁵. Pour autant, même au XV^e siècle, l'existence de connivences entre ces pêcheurs de Cheju et la piraterie japonaise n'est pas démontrée. À vrai dire, les sources évoquent plutôt l'existence de rapports antagoniques entre les deux populations, comme l'illustre la description fournie par Hong Ŭng (洪應 ; 1428-1492), alors Président de gauche du Grand Conseil d'État (*chwaŭijŏng* 左議政), lors de débats à la cour en 1485²³⁹⁶ :

²³⁹¹ Voir par exemple MURAI Shōsuke, 2013 : 136.

²³⁹² Cf. *supra*, p. 95.

²³⁹³ CWS : 1478.12.6 [5].

²³⁹⁴ « Les gens disent que ces groupes trompent (les autorités, les populations) en prenant des habits japonais et en parlant japonais, et qu'ils fomentent secrètement des troubles. » 人言此徒詐爲倭服倭語, 竊發作耗 (CWS : 1480.4+.11 [2]).

²³⁹⁵ TAKAHASHI Kimiaki, 1992 : 176-177 ; TANAKA Takeo, 1997 : 14-15 ; MURAI Shōsuke, 2013 : 139-141.

²³⁹⁶ CWS : 1485.4.12 [2]. Murai Shōsuke cite la seconde partie de ce document, qui suggère donc que ces gens de Cheju ressemblent fortement aux pirates japonais, tout en omettant la première partie, qui tend à démontrer que les deux populations entraient régulièrement en conflit.

領事洪應啓曰: "臣前日歷觀沿海諸邑, 鮑作干結幕海邊, 無定居, 寄生船上, 爲人勇悍, 其船輕疾無比, 雖暴風虐浪, 略無畏忌。倭賊遇之, 反畏避而去。臣見其船中有大石數十, 臣問所用, 答云: '遇倭船, 用此石投擊, 則無不破碎。' 沿海諸邑封進海產珍品, 皆鮑作人所採也。臣又聞鮑作人往往劫奪商船, 掠殺人物, 或爲人所逐, 則遺棄倭鞋而去, 似若倭人然。此則鮑作干亦且有害 (...)"

« Le Premier Président du Conseil du Gouvernement Hong Ũng s'adresse au roi : "Je suis allé ces derniers jours examiner les différentes localités de la côte. Les producteurs de poisson séché installent leurs tentes sur le rivage, n'ont pas de lieu de résidence fixe et vivent sur leurs navires. Leur caractère est fait de courage et rudesse, leurs navires n'ont pas leur pareil en termes de légèreté et de rapidité. Ils avancent sans peur face aux vents contraires ou à une houle sévère. Lorsque des pirates japonais les rencontrent, ce sont eux qui prennent peur et les évitent. J'ai vu que sur leurs navires, ils entreposent plusieurs dizaines de grosses pierres. Lorsque je leur en ai demandé l'usage, ils m'ont répondu : "Si nous rencontrons un navire japonais, nous lançons ces pierres pour les frapper, si bien que nous les brisons [à chaque fois]. " Lorsque les villages côtiers présentent en tribut des produits de la mer de prix, ils sont invariablement récoltés par ces producteurs de poisson séché. J'ai entendu dire qu'ils s'attaquent parfois aux navires marchands, pillent ou tuent équipage et cargaison, et si quelqu'un se lance à leur poursuite, ils abandonnent derrière eux des sandales japonaises et s'en vont, faisant croire à des Japonais. Certains producteurs de poisson séché qui se défendent en subissent aussi les dégâts (...)" »

Il s'agit d'un document riche en informations, tant sur le mode de vie de ces producteurs de poisson séché de Cheju, qui s'apparente fortement à celui des *kaifu* de la région de Matura²³⁹⁷, que leurs techniques de combat et de navigation. La mention des navires de Cheju est également digne d'intérêt, car comme nous l'avons noté dans la première partie de cette étude, les gens de l'île possédaient une tradition navale distincte du reste de la péninsule, et leurs navires étaient semble-t-il bien plus rapides que les

²³⁹⁷ TAKAHASHI Kimiaki, 1992 : 173-174.

navires coréens à fond plat. Mais le point qui doit particulièrement retenir notre attention ici est la mention claire du fait que ces gens de mer n'étaient pas en connivence avec les pirates japonais, puisque ces derniers les craignaient et les évitaient. De fait, les frictions entre pêcheurs japonais et pêcheurs locaux furent de plus en plus fréquentes dans la seconde moitié du xv^e siècle, et certains Japonais se plaignirent même aux autorités coréennes d'avoir subi des tirs de flèches et des jets de pierre²³⁹⁸. Ainsi, si l'on en croit les paroles de Hong Ũng, si les pêcheurs de Cheju s'habillaient à la japonaise, c'était avant tout pour tromper les autorités du Chosŏn lorsqu'ils commettaient des larcins. La pratique était d'ailleurs courante au point que certains groupes de pirates coréens, dont le nombre augmenta rapidement à partir du second xv^e siècle, se déguisaient tantôt en Japonais, tantôt en résidents de Cheju afin de sévir en toute impunité²³⁹⁹. Ainsi, s'il existait des voies de communication entre les insulaires de Cheju et les populations de l'archipel japonais dans la seconde moitié du xv^e siècle, leurs rapports étaient loin d'être toujours pacifiques, et si les deux groupes se livraient parfois à la piraterie, rien ne permet d'étayer l'idée qu'il existât des connivences entre eux. Dès lors, comment envisager sur cette base que les rangs des flottes pirates du xiv^e siècle comptaient de nombreux gens de Cheju ?

Notons par ailleurs que Cheju ne fut pas épargnée par les raids pirates, quoique ceux-ci furent rares en comparaison au reste du Koryŏ. On ne dénombre en effet qu'une seule attaque japonaise contre l'île dans la seconde moitié du xiv^e siècle, en 1377, conduite par quelques 200 navires²⁴⁰⁰, un évènement qui semble toutefois être en contradiction avec la thèse d'une collusion des populations locales. Certains historiens ont émis l'hypothèse que le faible nombre d'attaques contre l'île était à imputer à l'hydrographie de ses côtes, émaillée de récifs acérés et réputée dangereuse pour les navires qui naviguaient à proximité. Cette configuration des côtes aurait ainsi agi comme un rempart naturel contre les flottes japonaises²⁴⁰¹. Dans tous les cas, il nous semble que les preuves sont insuffisantes pour statuer sur une participation significative des populations de Cheju dans la grande piraterie au xiv^e siècle.

²³⁹⁸ CWS : 1461.7.28 [2] ; TAKAHASHI Kimiaki, 1992 : 174-176.

²³⁹⁹ CWS : 1472.2.27 [4] ; TAKAHASHI Kimiaki, 1992 : 176.

²⁴⁰⁰ KRS : 133, 28a, 1377.6. Il faut ensuite attendre le début du xv^e siècle pour que de nouvelles attaques contre l'île soit signalées, en 1404 (CWS : 1404.2.22 [1]), 1406 (CWS : 1406.1.26 [2]) et 1415 (CWS : 1415.5.29 [3]). Force est de reconnaître que les attaques furent rares en comparaison du reste de la péninsule.

²⁴⁰¹ ENOMOTO Wataru, 2008 : 98. Comme nous l'avons expliqué, les navires traditionnels de l'île étaient équipés d'une poutre à la proue du navire, qui servait de pare-chocs dans le cas où le navire viendrait à buter contre l'un de ces récifs (cf. *supra*, « I.1.C.2 Une tradition navale distincte à Cheju »).

En faisant évacuer les îles de la côte et en sacrifiant l'économie maritime, le Koryŏ et la Chine des Ming adoptèrent une approche remarquablement similaire pour lutter contre la piraterie. La différence entre ces deux pays résida dans le fait que dans le cas du Koryŏ, ces évacuations résultèrent tant d'une politique délibérée du gouvernement que d'une situation subie du fait de la piraterie, tandis que dans le cas de la Chine, toutes ces évacuations furent directement décrétées par le gouvernement. Leurs objectifs différaient également : si dans les deux cas, elles visaient à lutter contre la piraterie, dans le cas du Koryŏ, elles étaient conçues comme part d'une stratégie de la terre brûlée visant à priver les pirates de cibles potentielles, tandis que dans le cas de la Chine, elle visait avant tout à empêcher les connivences entre populations insulaires et pirates japonais. Non que cette considération fût totalement absente des décisions de la cour du Koryŏ, mais force est de constater que le phénomène de collusion entre pirates japonais et populations coréennes est loin d'être aussi évident que dans le cas de la Chine. Mais quelles que fussent les intentions des gouvernements centraux, on ne peut pas dire que ces stratégies portèrent leurs fruits en termes de répression de la piraterie, puisque celle-ci connut justement son pic d'intensité après les évacuations. Les îles du pourtour de la mer de Chine orientale, vidées de leurs populations et de leurs garnisons, offrirent en réalité des havres pour les pirates, leur permettant de refaire de l'eau, de chasser, et parfois même d'entreposer leur butin au cours de leurs campagnes, et ce tant au Koryŏ qu'en Chine. Tout aussi inefficace que fut cette stratégie antipiraterie, le prix payé par les populations maritimes de la mer de Chine orientale fut quant à lui énorme, nombre d'entre elles perdant leurs moyens de subsistance. La piraterie japonaise eut ainsi un impact indirect sur la mer de Chine orientale, en poussant les pouvoirs centraux à adopter des stratégies oppressives qui causèrent en somme autant de dégâts, et peut-être même plus dans le cas de la Chine, que l'activité pirate elle-même.

II.3.C. Résoudre la piraterie par la diplomatie

Les restrictions imposées aux circulations maritimes en Chine et en Corée ne furent toutefois qu'un aspect des stratégies employées pour remédier au problème de la

piraterie japonaise. Le rétablissement des échanges diplomatiques avec le Japon en constitua un autre. Ces échanges diplomatiques étant interrompus depuis l'ambassade des Yuan au Japon menée par Yishan Yining, en 1299²⁴⁰², il n'existait ainsi plus aucun canal de communication officiel entre les pouvoirs centraux du continent et les pouvoirs féodaux japonais. Les premiers étaient ainsi très peu renseignés sur la situation interne du Japon, et les seconds voyaient le Koryō et les Yuan avec méfiance depuis les tentatives d'invasion mongoles²⁴⁰³. Rétablir ces canaux de communication et trouver des partenaires pour lutter efficacement contre la piraterie devint ainsi un enjeu majeur des échanges diplomatiques pour les cours chinoises et coréennes. Pour les pouvoirs japonais, ces échanges revêtaient non seulement des enjeux liés à la légitimité politique et à des questions militaires²⁴⁰⁴, mais possédaient de surcroît une dimension économique, puisque les relations diplomatiques s'accompagnaient d'échanges de tributs, de renvois de captifs, et dans certains cas d'échanges commerciaux, de sorte que participer aux échanges diplomatiques pouvait également s'avérer hautement lucratif. Par conséquent, la position des divers seigneurs japonais vis-à-vis des échanges extérieurs eut aussi une incidence sur l'activité pirate et le fonctionnement des circulations maritimes en mer de Chine orientale. Les stratégies diplomatiques développées par le Koryō et la Chine des Ming étant sensiblement différentes, il est essentiel, par souci de clarté de notre propos, de les aborder séparément. Nous commencerons ainsi par nous intéresser à la stratégie du Koryō, pour qui la répression de la piraterie était un enjeu militaire et économique de premier plan, avant d'aborder le cas de l'empereur Hongwu.

II.3.C.1 Les entreprises diplomatiques du Koryō au Japon

Lorsque des pirates japonais commencèrent à attaquer les côtes du Kyōngsang au XIII^e siècle, les autorités coréennes réagirent presque immédiatement en dépêchant des émissaires au Dazaifu. La première attaque eut lieu en 1223, mais l'affaire la plus grave survint en 1226, et donna lieu dès l'année suivante à une ambassade du Koryō au Dazaifu

²⁴⁰² ENOMOTO Wataru, 2007 : 115-116.

²⁴⁰³ MURAI Shōsuke, 1997 : 95-98 ; 1999 : 33-38.

²⁴⁰⁴ Comme nous l'avons expliqué plus haut, il est possible que les revenus tirés de l'activité pirate aient servi à financer l'effort de guerre de certains seigneurs. Cf. *supra*, p. 372 ; p. 438.

pour demander l'interdiction de ces actes²⁴⁰⁵. Le canal de communication avec le Dazaifu était bien établi et fonctionnait depuis des siècles²⁴⁰⁶. Mais au milieu du XIV^e siècle, ce genre de recours n'existait plus depuis longtemps, raison pour laquelle il fallut attendre seize années d'activité pirate presque ininterrompue pour que les Yuan et le Koryō se décident à envoyer une ambassade au Japon pour réclamer l'arrêt des pillages.

En 1366-1367, le Secrétariat provincial pour l'Expédition punitive vers l'Est, organe de pouvoir des Yuan au Koryō, et la cour du Koryō dépêchèrent chacun une ambassade au Japon pour demander l'arrêt de la piraterie. La première délégation, menée par le dignitaire Kim Yong (金龍 ; ?-?), fut directement envoyée par le Secrétariat provincial pour l'Expédition punitive vers l'Est, appareilla des côtes coréennes au 8^e mois de 1366²⁴⁰⁷, et emprunta la route de la mer du Japon. Elle débarqua à Izumo (出雲) au 9^e mois de 1366, où elle fut attaquée par des pirates et dépossédée de tous les cadeaux diplomatiques²⁴⁰⁸, et, de là, entama un long périple par voie terrestre jusqu'à Kyōto, qu'elle atteignit au 2^e mois de 1367²⁴⁰⁹. La seconde ambassade, qui elle fut vraisemblablement dépêchée au nom Koryō, appareilla du Koryō au 11^e mois de 1366²⁴¹⁰. Bien que partie trois mois après la délégation des Yuan, l'ambassadeur du Koryō Kim Il (金逸 ; ?-?) arriva à Kyōto seulement une dizaine de jours après Kim Yong, en ayant emprunté cette fois la route de la mer Intérieure. Les deux ambassades furent logées au Tenryūji²⁴¹¹, et restèrent à Kyōto jusqu'au 6^e mois²⁴¹², puis prirent le chemin du retour et regagnèrent le Koryō au 1^{er} mois de 1368, accompagnées de deux moines japonais du Tenryūji venus présenter à la cour coréenne la réponse écrite du *bakufu*²⁴¹³. On ignore les raisons exactes de l'envoi d'une seconde ambassade par le Koryō, distincte de celle du Secrétariat provincial pour l'Expédition punitive vers l'Est, quelques mois plus tard à

²⁴⁰⁵ Cf. *supra*, « I.4.B.2 Les premiers débordements sur la côte coréenne ».

²⁴⁰⁶ Ce système fut mis en place dès l'établissement du Koryō dans la première moitié du X^e siècle (SEKI Shūichi, 2017 : 94-97).

²⁴⁰⁷ Selon le *Taiheiki*, Kim Yong aurait appareillé des côtes coréennes au 8^e mois de 1363 (*Taiheiki* : 39, « De la venue de Coréens au Japon » 高麗人來朝事), une erreur probable pour 1366 (NAKAMURA Hidetaka, 1965, rééd. 1970, vol. 1 : 210-211), mais on ne trouve aucune trace de l'envoi de cette ambassade dans le KRS ou le YS.

²⁴⁰⁸ *Taiheiki* : 39, « De la venue de Coréens au Japon » (高麗人來朝事) ; *Gogumaiki* 後愚昧記 (1361-1383), an 6 de l'ère Jōji, 3^e mois, 24^e jour (cité dans KIM Kisōp et al., 2005 : 645).

²⁴⁰⁹ *Zenrin kokuhōki*, k.1, « Go-Kōgon-in, an 6 de l'ère Jōji » (後光嚴院貞治六年). Pour une traduction en anglais de ce texte, cf. VON VERSCHUER, Charlotte, 2002 : 437-438.

²⁴¹⁰ KRS : 41, 13a, 1366.11.14.

²⁴¹¹ NAKAMURA Hidetaka, 1965, rééd. 1970, vol. 1 : 210-213.

²⁴¹² *Zenrin kokuhōki*, k.1, « Go-Kōgon-in, an 6 de l'ère Jōji » (後光嚴院貞治六年).

²⁴¹³ KRS : 41, 17b-18a, 1368.1.17 ; NAKAMURA Hidetaka, 1965, rééd. 1970 vol. 1 : 224-226.

peine. Il est possible qu'elle ait apporté un autre exemplaire de la même missive au cas où Kim Yong n'aurait pas pu mener à bien sa mission²⁴¹⁴, mais il est également possible que le roi Kongmin, prenant conscience de l'effondrement imminent des Yuan, ait voulu développer sa propre stratégie diplomatique, indépendamment de celle de la cour mongole. Cela est d'ailleurs d'autant plus probable que, comme nous l'avons expliqué plus haut dans cette étude, le Koryō développa en 1368 des relations diplomatiques directes avec le seigneur de Tsushima Sō Tsuneshige, relations qui aboutirent à la conclusion d'un accord pour l'établissement de Japonais dans les îles de Kōje et Namhae²⁴¹⁵. Or, au moment où s'engeaient ces discussions avec Tsushima, les Yuan avaient déjà été chassés de Chine et Hongwu avait proclamé l'avènement des Ming. Il ne fait donc aucun doute que les Yuan n'avaient pas pris part à ces discussions et qu'il s'agissait d'une initiative diplomatique directement décidée par la cour du Koryō. Ces échanges diplomatiques s'avèrent être une réussite pour le Koryō, qui parvint ainsi à endiguer la piraterie, tandis que les raids se poursuivaient en Chine. Malheureusement, les accords conclus avec Tsushima furent rompus l'année suivante et la piraterie reprit de plus belle. La raison de cette rupture n'est pas connue, mais nous supposons qu'elle est le résultat du revirement politique à Tsushima cette même année, Tsuneshige quittant le vasselage de Shōni Yori-hisa pour intégrer celui de son fils cadet, Shōni Yori-zumi.

Il fallut ensuite attendre 1375 pour que le Koryō se décide à dépêcher une nouvelle ambassade au Japon pour réclamer à nouveau la répression de la piraterie²⁴¹⁶. Menée par Na Hūng'yu (羅興儒 ; ?-?), cette ambassade connut un périple des plus mouvementés. D'abord pris pour un espion, Hūng'yu fut emprisonné, probablement à Hakata, jusqu'à ce qu'un moine coréen dénommé Yang'yu (良柔²⁴¹⁷ ; ?-?) le remarque et le fasse libérer²⁴¹⁸. L'envoyé coréen se rendit ensuite à Kyōto, où il fut reçu par le shogun Yoshimitsu²⁴¹⁹, et rentra enfin au Koryō accompagné des ambassadeurs de Yoshimitsu au 10^e mois de

²⁴¹⁴ NAKAMURA Hidetaka, 1965, rééd. 1970, vol. 1 : 217-218.

²⁴¹⁵ Cf. *supra*, p. 441.

²⁴¹⁶ KRS : 133, 5b, 1375.2.

²⁴¹⁷ Selon le KRSCY, « Yangyu est à l'origine un moine de Chinju, dans ce pays. Lorsqu'il était enfant, il suivit un moine japonais et partit (au Japon). » 良柔本我國晉州僧, 少從倭僧而去 (KRSCY : 30, 1376.10). Étant donné qu'aucune autre source ne mentionne d'échanges entre les monastères coréens et japonais au XIV^e siècle, et que les rares mentions de passage de moines japonais au Koryō concernent des naufrages (cf. *supra*, p. 204), il est possible que Yangyu ait suivi un moine japonais lors de son rapatriement au Japon après le naufrage de son navire sur les côtes coréennes. Le cas est intéressant, mais on ignore s'il peut être généralisé, aucun autre cas similaire n'étant répertorié dans les textes.

²⁴¹⁸ KRS : 114, 27b-28a (羅興儒傳).

²⁴¹⁹ KIM Kisōp et al., 2005 : 662-663.

1376²⁴²⁰, un an et 8 mois après son départ. La missive du *bakufu* assurait au Koryŏ que la piraterie était le fait de de populations basées à Kyūshū, qui échappait à son contrôle à cause d'un « sujet rebelle » (*ranshin* 亂臣). Il rassura cependant la cour royale en expliquant qu'il avait dépêché un général à Kyūshū pour combattre les rebelles, et qu'il faisait le serment de faire interdire la piraterie²⁴²¹. Il faut bien sûr y voir une simplification de la lutte entre Kaneyoshi et Imagawa Ryōshun à Kyūshū, qui battait alors son plein.

Le Koryŏ s'efforça d'entretenir ce nouveau canal de communication en dépêchant au Japon dès l'année suivante An Kilsang (安吉祥 ; ?-1380)²⁴²², mais il semble que ce dernier mourut de maladie au cours de sa mission²⁴²³. Tandis sa délégation se trouvait encore au Japon, une autre ambassade japonaise se présenta au Koryŏ, menée par le moine Shinkō²⁴²⁴ (信弘 ; ?-?), et vraisemblablement dépêchée par un autre seigneur japonais : Imagawa Ryōshun, représentant du *bakufu* à Kyūshū²⁴²⁵. Le Koryŏ répondit immédiatement en dépêchant une nouvelle délégation, menée par le célèbre lettré Chŏng Mongju (鄭夢周 ; 1337-1392), qui se rendit directement à Hakata pour rencontrer Ryōshun. Lorsque Na Hŭng'yu était passé à Hakata lors de son périple retour en 1376, Ryōshun ne l'avait pas reçu, probablement en raison de la situation militaire de Kyūshū qui s'était fortement dégradée après l'affaire de Mizushima et qui requérait toute son attention. Lorsque Chŏng Mongju arriva à Hakata, il supervisait le siège des domaines des Kikuchi, mais quitta promptement le Higo pour recevoir l'envoyé du Koryŏ²⁴²⁶. Dès lors, Ryōshun devint l'interlocuteur privilégié du Koryŏ, dont plus aucune des ambassades ne tenta d'entrer en contact direct avec le shogun. L'inspecteur général de Kyūshū déploya d'importants efforts pour démontrer sa bonne volonté au Koryŏ, qui passait nécessairement par la répression de la piraterie. Comme gage de sa détermination, il

²⁴²⁰ KRS : 133, 16a-b, 1376.10.

²⁴²¹ KRS : 133, 16a-b, 1376.10.

²⁴²² KRS : 133, 27b-28a, 1377.6.

²⁴²³ Sa mort fut rapportée au Koryŏ au 11^e mois de 1380, en même temps que le retour de Pang Chiyong (房之用 ; ?-?), le « Colonel préposé au cadeaux diplomatiques du Japon » (*Ilbon ammul chungnangjang* 日本押物中郎將) (KRS : 134, 25a, 1380.11). Ce titre n'est pas celui de l'ambassadeur en charge de la délégation, mais d'un dignitaire subalterne. Il semble ainsi que An Kilsang mourut au Japon, mais que sa délégation resta en tout trois ans dans le pays avant de rentrer et annoncer sa mort à la cour. On ne sait rien des mouvements de la délégation au Japon, mais aucun document japonais ne mentionnant sa venue à Kyōto, on peut en déduire qu'elle séjourna dans l'Ouest de l'archipel.

²⁴²⁴ KRS : 133, 30b, 1377.8.

²⁴²⁵ Le moine Shinkō est à nouveau dépêché par Ryōshun au Koryŏ en 1378 (KRS : 133, 36a, 1378.6), de sorte que l'on peut déduire que Ryōshun est également le commanditaire de l'ambassade de 1377.

²⁴²⁶ KAWAZOE Shōji, 1964 : 161.

dépêcha à nouveau en 1378 le moine Shinkō, cette fois-ci à la tête d'une troupe de 69 hommes pour combattre les pirates directement le long des côtes coréennes²⁴²⁷. Évidemment, un tel contingent ne risquait pas d'accomplir grand-chose contre les grandes flottes pirates, fortes de plusieurs milliers d'hommes. Shinkō parvint à capturer un navire pirate isolé et libérer les vingt captives coréennes à son bord²⁴²⁸, mais subit un revers en combattant une flotte pirate au Kyōngsang et fut contraint de rentrer au Japon²⁴²⁹. Les résultats militaires de Shinkō furent donc mitigés, mais l'objectif de Ryōshun n'était sans doute pas tant de mettre un terme à la piraterie que d'apporter au Koryō la preuve de sa détermination à réprimer la piraterie. Preuve supplémentaire de sa bienveillance, au cours des années qui précédèrent son rappel à Kyōto en 1395, il fit rapatrier en Corée plus de 2 800 captifs enlevés par les pirates²⁴³⁰. La cour du Koryō se montra très réceptive à ces démonstrations de bonne volonté, et lui envoya ainsi de nombreux cadeaux diplomatiques. Ainsi en 1379, elle lui offrit entre autres articles de l'or et de l'argent, de la vaisselle, du ginseng, des nattes, des peaux de tigres et de léopard²⁴³¹. Au cours des années 1380 et jusqu'en 1395, Ryōshun continua de dépêcher ses émissaires au Koryō, à un rythme moyen d'une fois tous les deux ans, et assurant à chaque fois qu'il déployait tous les efforts possibles pour mettre un terme aux exactions des pirates²⁴³².

Notons toutefois qu'au moment où Ryōshun développait ses relations avec le Koryō, d'autres pouvoirs féodaux japonais tentèrent eux aussi de se faire reconnaître comme partenaires diplomatiques par la cour coréenne. Ōuchi Yoshihiro dépêcha lui aussi, à l'imitation de Ryōshun, un contingent militaire de 186 hommes, mené par un certain Pak

²⁴²⁷ KRS : 133, 36a, 1378.6.

²⁴²⁸ KRS : 133, 36b, 1378.7.

²⁴²⁹ KRS : 133, 40a, 1378.11.

²⁴³⁰ Cf. *supra*, p. 380.

²⁴³¹ KRS : 133, 38b, 1378.10.

²⁴³² Sa missive adressée au Koryō en 1391 contenait par exemple les paroles suivantes : « Cela fait maintenant quarante ans que j'applique tout mon cœur à entretenir de bonnes relations avec Votre Précieux Pays. Au 10^e mois de l'an *ki-sa* dernier (1389), j'ai respectueusement reçu Votre ordre de faire interdire la piraterie, et ai ainsi fait interdire les groupes pirates des îles. Au 10^e mois de l'an passé, le moine Shūnō est venu avec (votre) missive qui disait : "Les pirates ne sont toujours pas éradiqués. Si vous ne les faites pas fermement interdire, nous craignons que cela cause des préjudices à nos deux côtés". Je me suis en réponse senti honteux et quelque peu indigné, aussi ai-je dépêché des envoyés dans les îles pour appréhender les pirates. Je souhaite humblement que les ministres de tous rangs de Votre Précieux Pays examinent mon cœur, et que l'on se réconcilie pour longtemps. » 予向貴國盡心交好,今四十年矣。越己巳十月間,敬奉禁賊之命,以禁諸島賊黨。於前年十月,周能僧,陪來書曰,「海賊今猶未絕,若不堅禁,彼此恐有損傷之事。」予反爲慚愧,稍有憤志,遣使諸島,捕捉海賊。伏冀貴國大相各位,俯鑑愚衷,永爲和好 (KRS : 46, 22b-23a, 1391.8.9). On mesure toute l'attention portée par Ryōshun au maintien de bonnes relations avec le Koryō et à la répression de la piraterie à Kyūshū.

Kōsa²⁴³³ (朴居士 ; ?-?). Cette troupe fut encore plus malheureuse que celle de Shinkō, près des trois quarts de ses hommes perdant la vie en affrontant les pirates²⁴³⁴. Cette affaire représente la première et dernière entreprise diplomatique de Yoshihiro jusqu'au rappel de Ryōshun à la capitale en 1395²⁴³⁵, mais une autre puissance japonaise tenta également sa chance. Lorsque le moine Shinkō se trouvait au Koryō avec sa troupe en 1378, un « envoyé japonais de Hakata » (*Paegadae waesa* 覇家臺倭使) se présenta à Ulju²⁴³⁶. Comme nous l'avons expliqué plus haut, il s'agissait vraisemblablement d'un seigneur basé dans la baie de Hakata, ou peut-être d'un marchand influent de la ville²⁴³⁷. Il est possible qu'il ait quelque lien avec le « chef pirate » mentionné dans le récit de l'ambassade de Chōng Mongju l'année précédant cette affaire. Ce récit est succinct, mais il mentionne que « (Chōng Mongju) rédigea une lettre et la remit à Yun Myōng²⁴³⁸ qu'il dépêcha (au Japon). Le chef des pirates voyant les termes empressés et pleins de commisération de la lettre, renvoya cent prisonniers. Dès lors, à chaque fois que (Yun) Myōng se rendit (au Japon), il parvint toujours à rapatrier des captifs »²⁴³⁹. On ignore malheureusement qui était précisément ce « chef des pirates » au Japon, mais il est possible qu'il fût le commanditaire de cet « envoyé japonais de Hakata » en 1378, le but étant alors d'établir des échanges diplomatiques sur la base de ces premiers contacts avec

²⁴³³ KRS : 134, 5b, 1379.5.

²⁴³⁴ Lorsqu'une flotte pirate ravagea les alentours de Kyerim (雞林 ; actuelle Kyōngju), Pak Kōsa les attaqua, comptant sur les troupes du Koryō pour le seconder dans son effort. Malheureusement, le général coréen Ha Ŭlji (河乙止 ; ?-?) se contenta d'observer la situation à distance, et les hommes de Kōsa furent décimés. Seule une cinquantaine en réchappa (KRS : 114, 38b, 河乙止傳).

²⁴³⁵ Cf. *infra*, p. 589.

²⁴³⁶ KRS : 133, 40a, 1378.11.

²⁴³⁷ Cf. *supra*, p. 357.

²⁴³⁸ Yun Myōng (尹明 ; ?-?) était l'un des prisonniers coréens que Chōng Mongju avait fait libérer lors de son ambassade, sans doute grâce à l'intercession de Ryōshun. Le nom de Yun Myōng n'est mentionné nulle part ailleurs dans les textes coréens sous cette graphie, mais on trouve un certain Yun Myōng (尹銘 ; ?-1416 ?) dans les Annales du début du Chosōn. Selon celles-ci, Yun se rendit au Japon en 1400 (CWS : 1445.2.23 [2]) et en 1406 (CWS : 1406.2.20 [1]). Il est cependant probable que seule une partie de ses voyages au Japon soient renseignés (celui de 1400 n'est par exemple signalé que dans la chronique funèbre de Yi Ye 李藝). En 1436, alors que le Chosōn avait à faire face à des troubles causés par les populations jürchens sur la frontière du nord, et que la cour débattait de la solution à adopter, le Second Conseiller Ha Yun (河演 ; 1376-1453) expliqua qu'« autrefois, les pirates japonais se déchaînèrent de manière bien pire que les brigands du Nord. L'État récupéra des gens (tels que) Yun Myōng, leur décerna riz et fournitures en abondance, et (les fit) aller et venir jusqu'aux repères (des pirates) et conduisirent des échanges commerciaux ou offrirent des présents aux chefs pirates. Ainsi les pirates recherchèrent le profit et ne pillèrent plus, et le peuple retrouva à nouveau la quiétude » (昔者倭賊陸梁, 勝於北賊, 國家得尹銘輩, 優給米貨, 往來窟穴, 或行商販, 或贈渠魁, 賊乃貪利不寇, 民得蘇息 ; CWS : 1436.7.18 [3]). Il semble donc que ce Yun Myōng qui apparaît dans les sources du début du Chosōn soit le même Yun Myōng cité dans la biographie de Chōng Mongju contenue dans le KRS.

²⁴³⁹ 且爲書授尹明以遣, 賊魁見書辭懇惻, 還俘百餘人. 自是, 每明之往, 必得俘歸 (KRS : 117, 5a-b, 鄭夢周傳).

les représentants du Koryō. Ce qui est en revanche certain, c'est que le pouvoir représenté par cet envoyé était un rival politique et diplomatique de Ryōshun, puisque Shinkō s'appliqua à faire capoter ses négociations avec le Koryō²⁴⁴⁰.

Ces deux envois furent les dernières tentatives d'ouverture diplomatique par des pouvoirs japonais autre que Ryōshun, jusque dans les années 1390. La limitation des partenaires diplomatiques au seul inspecteur général de Kyūshū ne fut vraisemblablement pas tant le fait de la cour du Koryō que de Ryōshun lui-même, qui, en sa qualité de représentant de l'autorité shogunale, fit en sorte d'exclure les autres pouvoirs japonais, comme en témoigne l'attitude de Shinkō vis-à-vis de l'envoyé de Hakata. La posture diplomatique du Koryō fut assez pragmatique, la cour se montrant prête à négocier avec des pouvoirs autres que les autorités centrales, le but étant de trouver un partenaire diplomatique fiable pour lutter contre la piraterie. Cette stratégie fut cependant d'une efficacité très limitée pour répondre au problème de la piraterie. Ryōshun était certes déterminé à faire interdire la piraterie, tant pour des raisons diplomatiques et commerciales que de politique interne, mais son influence sur les principales bases des pirates, telles que Tsushima, Mutsu ou le Sud de Kyūshū, était limitée, voire inexistante dans certains cas, de sorte que son action tarda longtemps à porter ses fruits. Ce n'est véritablement qu'au début du Chosŏn, lorsque la cour multiplia les partenaires diplomatiques dans tout le Japon, que la voie diplomatique, couplée à l'ouverture de relations commerciales²⁴⁴¹, s'avéra payante et que la piraterie déclina rapidement, au point de presque disparaître, sur les côtes coréennes.

Tableau 6 : Ambassades japonaises au Koryō, 1368-1392

Année	Mois	Jour	Auteur	Contenu
1368	1	17	Ashikaga Yoshiakira	Le <i>bakufu</i> dépêche les moines Bontō (梵盪) et Bonryū (梵鏐) pour présenter ses respects à la cour du Koryō.
1368	7	11	Sō Tsuneshige	Tsuneshige dépêche un envoyé au Koryō et offre des produits locaux.
1368	11	9	Sō Tsuneshige	Tsuneshige dépêche un émissaire au Koryō. La cour lui décerne 1000 <i>sōk</i> de riz.

²⁴⁴⁰ « Un envoyé japonais de Hakata vint mouiller à Ulju. Shinkō dit : “s’il me voit, il rentrera à coup sûr le rapporter à son pays”. Finalement, (Shinkō) le trompa en disant : “Le Koryō veut te capturer”. L'envoyé prit peur et s'enfuit (chez lui). » 覇家臺倭使來，泊蔚州。信弘言，“彼若見我，必歸告其國。”遂給曰，“高麗將拘汝。”使懼逃歸 (KRS : 133, 40a, 1378.11).

²⁴⁴¹ Cf. *infra*, « III.2.C.2 Amadouer les pirates : diplomatie et apaisement ».

1376	10	n. r.	Ashikaga Yoshimitsu	Le <i>bakufu</i> envoie une missive au Koryō pour présenter des cadeaux diplomatiques et promettre la répression de la piraterie.
1377	8		Imagawa Ryōshun	Le Japon (Imagawa Ryōshun) dépêche le moine Shinkō en ambassade pour expliquer que la piraterie est le fait de fuyards qui ne lui obéissent pas et qu'il est donc difficile de l'interdire.
1378	6	n. r.	Imagawa Ryōshun	Ryōshun dépêche le moine Shinkō à la tête d'une troupe de 69 hommes pour combattre les pirates au Koryō.
1378	7	n. r.	Imagawa Ryōshun	Imagawa Ryōshun fait raccompagner l'ambassadeur du Koryō Chōng Mongju par son propre envoyé.
1378	11	n. r.	« Hakata »	Un envoyé de Hakata se présente à Ulju. Shinkō, l'envoyé d'Imagawa Ryōshun, le fait fuir.
1379	2	n. r.	« Le Japon » (Imagawa Ryōshun)	Le Japon dépêche le moine Hōin (法印) et présente des produits locaux.
1379	5	n. r.	Ōuchi Yoshihiro	Yoshihiro fait raccompagner l'ambassadeur du Koryō Han Kukchu (韓國柱 ; ?-?) et envoie un contingent de 186 hommes menés par Pak Kōsa pour combattre les pirates japonais.
1379	7	n. r.	Imagawa Ryōshun	Ryōshun fait renvoyer 230 captifs coréens et fait don d'armes et de chevaux à la cour.
1380	11	n. r.	Imagawa Ryōshun	Ryōshun fait raccompagner l'ambassadeur du Koryō Pang Chiyong (房之用 ; ?-?) et présente des produits locaux à la cour.
1382	2+	n. r.	« Le Japon » (Imagawa Ryōshun)	Le Japon renvoie au Koryō 150 hommes et femmes capturés par les pirates.
1383	9	n. r.	« Le Japon » (Imagawa Ryōshun)	Le Japon renvoie 120 captifs coréens.
1384	8	n. r.	« Le Japon » (Imagawa Ryōshun)	Le Japon renvoie 92 captifs coréens.
1386	7	n. r.	« Hakata » (Imagawa Ryōshun ?)	Hakata renvoie 150 captifs coréens.
1388	7	n. r.	Imagawa Ryōshun	Ryōshun présente des produits locaux et fait rapatrier 250 captifs coréens.

1390	5	19	Imagawa Ryōshun	Ryōshun dépêche en ambassade le moine Shūnō (周能) et présente à la cour des produits locaux.
1391	8	9	Imagawa Ryōshun	Ryōshun présente des produits locaux et fait rapatrier 68 captifs coréens, et assure faire tous ses efforts pour réprimer la piraterie.
1391	10	21	Le moine Genkyō (玄教; ?-?)	Le moine Genkyō ²⁴⁴² dépêche le moine Dōhon (道本) en tant qu'envoyé, et présente des produits locaux.
1391	11	6	Imagawa Ryōshun	Ryōshun présente des produits locaux.
1392	6	10	« Le Japon » (Imagawa Ryōshun ?)	Le Japon présente des produits locaux et demande un exemplaire de la <i>Grande Corbeille</i> .

II.3.C.2. Le « Roi du Japon »

La fondation de la dynastie des Ming et la refonte de l'ordre social qui l'accompagna eurent des conséquences majeures pour le fonctionnement des échanges en mer de Chine orientale. Comme tout nouveau régime politique, Hongwu dut rapidement s'atteler à légitimer l'établissement de son pouvoir, ce qui passa par la reconnaissance formelle de son autorité par les pays voisins²⁴⁴³. Ainsi, du 11^e mois de 1368 au 2^e mois de 1369, il dépêcha une série d'ambassades auprès des souverains, leur demandant en retour de payer tribut à la cour impériale pour recevoir leur « investiture » (*cefeng* 冊封) en tant que « roi » (*wang* 王²⁴⁴⁴). Ce système de relations extérieures n'était pas nouveau en Chine, son origine pouvant être retracée à l'époque des Han (漢 ; 202 av. J. C.-220). Il visait à établir un clair protocole diplomatique reflétant l'ordre sinocentrique en Asie orientale, au sommet duquel trônait le « Fils du Ciel » (*Tianzi* 天子), c'est-à-dire l'empereur chinois, mandaté par le Ciel de veiller sur le monde²⁴⁴⁵. Les pays « barbares » présentaient tribut

²⁴⁴² On ne connaît pas l'identité de Genkyō. Il pourrait s'agir de l'abbé d'un grand monastère de Hakata, plusieurs desquels dépêchèrent des ambassades au Chosŏn à partir de la fin du XIV^e siècle. Cf. *infra*, « III.3.B.3 Le port de Hakata et les réseaux pirates ».

²⁴⁴³ DANJO Hiroshi, 2013 : 72.

²⁴⁴⁴ La pratique de conférer aux souverains des pays voisins le titre de « roi » remonte à l'époque des Han. Il s'agit de l'extension aux relations extérieures du système féodal chinois de l'époque, au sein duquel existaient des « fiefs » ou « royaumes vassaux » (*fengguo* 封國) dirigés par un « prince » ou « roi » (*wang* 王), titre qui fut également conféré aux souverains des pays tributaires qui reconnaissaient l'autorité formelle de l'empereur (DANJO Hiroshi, 2013 : 347-349).

²⁴⁴⁵ DANJO Hiroshi, 2013 : 345-353.

(*chaogong* 朝貢) à l'empereur, qui marquait leur reconnaissance formelle de leur statut de « vassal » (*chen* 臣) vis-à-vis de la Chine, en échange de quoi ce dernier décernait au souverain des « récompenses » (*shangci* 賞賜), d'une valeur théoriquement supérieure, de sorte que ces échanges diplomatiques se doublaient d'une dimension économique²⁴⁴⁶. La spécificité du système établi par Hongwu résidait dans le fait qu'il fut couplé à l'« interdit maritime ²⁴⁴⁷ ». La seule forme de commerce désormais autorisée passait par les ambassades tributaires : seuls les groupes de marchands qui accompagnaient les ambassades de souverains étrangers ayant reçu l'investiture officielle de la cour impériale étaient autorisés à se livrer au négoce – avec des marchands chinois eux-mêmes agréés par la cour²⁴⁴⁸. Ce conditionnement des échanges commerciaux à la reconnaissance formelle des relations tributaires était ainsi un moyen de renforcer l'ordre international sinocentrique²⁴⁴⁹.

La stratégie diplomatique qu'engagea Hongwu avec le Japon était, dans une certaine mesure, prisonnière de ce système rigide obligeant la cour impériale à ne reconnaître qu'un seul pouvoir du pays comme souverain légitime, et donc comme unique partenaire diplomatique. Cela ne posait pas de difficulté particulière dans un pays avec un pouvoir fortement centralisé comme au Koryō²⁴⁵⁰, mais dans le cas du Japon, et à plus forte raison du Japon du second ^{xiv}^e siècle, désigner le « souverain » du pays était une question éminemment complexe, le pouvoir étant partagé entre la cour du Nord, la cour du Sud et le shogunat. Le choix des Ming fut en partie dicté par l'équilibre des forces à Kyūshū à la fin des années 1360. En effet, lorsque l'ambassadeur des Ming au Japon Yang Zai (楊載 ; ?-?), dépêché au 2^e moi de 1369²⁴⁵¹, arriva à Hakata, la majeure partie de Kyūshū était

²⁴⁴⁶ SAKUMA Shigeo, 1992 : 3-4 ; MURAI Shōsuke, 2015 : 7.

²⁴⁴⁷ Cf. *supra*, « II.3.B.1 L'interdit maritime des Ming ».

²⁴⁴⁸ SAKUMA Shigeo, 1992 : 3-4 ; SEKI Shūichi, 2010 : 91.

²⁴⁴⁹ DANJO Hiroshi, 2013 : 70 ; CARRE, Guillaume, 2019 : 290-291.

²⁴⁵⁰ La nouvelle de l'avènement de Zhu Yuanzhang et de la chute de Dadu parvint rapidement au Koryō. Kongmin dépêcha une première ambassade dès le 11^e mois de 1368, mais celle-ci n'était pas adressée à l'empereur des Ming mais au « roi de Wu » (吳王) (KRS : 41, 20b-21a, 1368.11.10 ; MS : 320, « Récit du Chosōn » 朝鮮傳 ; PAK Yong'un, 2008 : 708-709). Les ambassades suivantes reconnurent toutefois le statut impérial de Hongwu (KRS : 41, 23a-b, 1369.4.28 ; MSL : 1369.8.2), et le Koryō adopta le nom d'ère des Ming en 1370 (KRS : 42, 15b, 1370.7.9). La relation entre le Koryō et les Yuan resta toutefois complexe, de nombreux partis pro-mongols et anti-Ming subsistant dans le pays jusqu'au changement dynastique de 1392. Cf. *supra*, « II.3.A.2 Le Koryō s'émancipe du pouvoir mongol ».

²⁴⁵¹ MSL : 1369.2.6. Il semble que Hongwu dépêcha une première ambassade au 11^e mois de 1368, mais celle-ci ne parvint pas à mener à bien sa mission (SAKUMA Shigeo, 1992 : 50-51). Murai Shōsuke écrit qu'elle fut victime de pirates quelque part à Kyūshū (MURAI Shōsuke, 1999 : 126) et Tanaka Takeo qu'elle fut attaquée lors de son passage aux Gotō (TANAKA Takeo, 1982 : 60), mais nous ignorons de quelle source cette information est tirée. Il pourrait s'agir d'une erreur.

aux mains de Kaneyoshi et de la cour du Sud, et c'est ce dernier qui reçut l'ambassade. La réception fut d'ailleurs des plus glaciales : le prince fit exécuter cinq des membres de la suite de Yang Zai et fit emprisonner ce dernier trois mois durant, avant de le renvoyer en Chine sans cérémonie²⁴⁵². En dépit de cet affront, Hongwu dépêcha une autre ambassade à Kaneyoshi l'année suivante²⁴⁵³, à laquelle le prince décida cette fois de répondre favorablement. Kaneyoshi dépêcha une mission tributaire à la cour impériale en 1371, à l'occasion de laquelle il fit rapatrier soixante-dix captifs chinois²⁴⁵⁴ et reçut l'investiture en tant que « Roi du Japon » (日本國王 ; *Riben Guowang*).

Les sources ne détaillent pas les raisons de l'attitude initialement inflexible de Kaneyoshi vis-à-vis de la première ambassade, aussi ne peut-on qu'émettre des suppositions. Pour certains historiens, il faut y voir le reflet d'une situation où Kaneyoshi, n'ayant aucun contrôle sur les pirates, n'était pas en position de répondre aux attentes des Ming et adopta une attitude inflexible²⁴⁵⁵. Cependant, comme nous l'avons expliqué plus haut, Kaneyoshi semble au contraire avoir eu un certain degré d'influence sur les flottes pirates, et à plus forte raison au début des années 1370, lorsque les autorités de Tsushima étaient dans le camp de la cour du Sud²⁴⁵⁶. À cette époque, l'archipel était devenu le refuge de nombreux émigrés chinois, parmi lesquels figuraient d'anciens partisans de Fang Guozhen et Zhang Shicheng, hostiles aux Ming²⁴⁵⁷. Il est donc possible que ceux-ci influencèrent la perception qu'avait Kaneyoshi des Ming, raison de la réception faite à Yang Zai. Quant à son revirement diplomatique en 1371, les raisons n'en sont pas plus claires²⁴⁵⁸, mais certains historiens y voient une volonté de monopoliser les relations diplomatiques et commerciales avec la Chine, et peut-être aussi d'obtenir le soutien des Ming dans la lutte imminente contre les forces du *bakufu* dirigées par

²⁴⁵² TANAKA Takeo, 1966 : 42-44 ; SEKI Shūichi, 2010 : 97-98 ; DANJO Hiroshi, 2013 : 69-74.

²⁴⁵³ MSL : 1370.3, « ce mois-ci » (是月).

²⁴⁵⁴ MSL : 1371.10.14 ; MS : 322, « Récit du Japon » (日本傳).

²⁴⁵⁵ TANAKA Takeo, 1975, rééd. 2002 : 54-56 ; ZHENG Liangsheng, 1985 : 126-127.

²⁴⁵⁶ Cf. *supra*, « II.2.D.2 Les Shōni et leurs vassaux, les Sō de Tsushima ».

²⁴⁵⁷ ENOMOTO Wataru, 2007 : 234.

²⁴⁵⁸ Les *Shilu* et le *Mingshi* attribuent ce revirement à l'éloquence de l'ambassadeur Zhao Zhi (趙秩 ; ?-?), qui aurait exposé au prince les qualités du nouvel empereur, lui expliquant qu'il était dépositaire du Mandat Céleste et que grâce à la lui, la civilisation chinoise avait été restaurée, et l'aurait également menacé de représailles en cas de refus (MSL : 1371.10.14 ; MS : 322, « Récit du Japon » 日本傳). Il semble cependant douteux que cela aurait suffi à convaincre Kaneyoshi.

Imagawa Ryōshun²⁴⁵⁹. Kaneyoshi aurait ainsi espéré obtenir une aide logistique ou militaire de la Chine.

Le choix de Kaneyoshi comme interlocuteur diplomatique de la cour impériale est par ailleurs surprenant. Après tout, il n'était que le représentant de l'empereur du Sud²⁴⁶⁰ à Kyūshū, un fait dont les autorités chinoises devaient au moins avoir connaissance compte étant donné que les circulations de personnes et d'informations étaient florissantes entre les deux pays, encore à la fin des Yuan²⁴⁶¹. Ce choix ne se comprend pleinement que si l'on tient compte de l'objectif premier de la diplomatie avec le Japon, un point clairement exposé dans la missive portée par Yang Zai en 1369²⁴⁶² :

(...) 自辛卯以來中原擾擾, 彼倭來寇山東, 不過乘胡元之衰耳 (...) 自去歲以來
殄絕北夷以主中國, 惟四夷未報聞者, 山東來奏倭兵數寇海邊, 生離人妻子, 損
傷物命, 故修書特報正統之事, 兼諭倭兵越海之由, 詔書到日, 如臣奉表來庭, 不
臣則修兵自固永安境土以應天休, 如必為寇盜, 朕當命舟師揚帆諸島, 捕絕其
徒直抵其國縛其王, 豈不代天, 伐不仁者哉, 惟王圖之.

« (...) Depuis l'année *xin-mao* (1351), la plaine centrale était en proie aux troubles et les Japonais venaient piller le Shandong, [mais] ils ne faisaient que profiter du déclin des barbares Yuan. (...) Depuis l'an dernier, [Nous avons] éradiqué les barbares septentrionaux et sommes devenu maître de la Chine, mais le Shandong vient nous rapporter que parmi les barbares des quatre directions qui n'ont pas encore reçu la nouvelle, les soldats japonais pillent souvent les frontières maritimes, enlèvent les gens, femmes et enfants,

²⁴⁵⁹ SEKI Shūichi, 2010 : 96-97. Comme le souligne Murai Shōsuke, il s'écoula un long laps de temps entre le moment où Kaneyoshi reçut la seconde ambassade des Ming, et le moment où il décida finalement de dépêcher sa propre ambassade en Chine. Celle-ci arriva à Nanjing au 10^e mois de 1371, aussi est-il probable qu'elle fût dépêchée au 8^e ou 9^e mois de cette même année, alors que Ryōshun, nommé Inspecteur général de Kyūshū en 1370 et qui avait débuté son périple vers l'ouest au 2^e mois de 1371, se rapprochait dangereusement des côtes de Kyūshū (MURAI Shōsuke, 1999 : 129-130).

²⁴⁶⁰ Il s'agissait à l'époque de l'empereur Chōkei (長慶天皇 ; r. 1368-1383), neveu de Kaneyoshi. Ce dernier bénéficiait toutefois à Kyūshū d'une forte autonomie vis-à-vis de l'empereur, probablement parce que sans son activité dans cette île, la cour du Sud aurait été balayée bien plus tôt par le *bakufu*. Kaneyoshi jouait donc un rôle essentiel pour le maintien de la cour du Sud, et jouissait donc probablement d'un certain pouvoir au sein de la cour du Sud (MURAI Shōsuke, 2003 : 70).

²⁴⁶¹ Il n'aurait en effet pas été très difficile en 1368 de trouver quelque marchand ou même moine japonais en Chine qui aurait pu exposer les grandes lignes de la situation interne japonaise aux autorités des Ming. Cf. MURAI Shōsuke, HASHIMOTO Yū, 2015 : 4.

²⁴⁶² MSL : 1369.2.6.

endommagent les biens et portent atteinte aux vies. Nous avons par conséquent préparé une missive pour [vous] informer de notre juste lignage, ainsi que pour vous instruire quant au fait que des soldats japonais traversent les mers. Le jour où cet édit vous parvient, si vous êtes notre sujet, présentez une missive et venez à la cour. Si vous n'êtes pas notre sujet, alors réformez vos troupes, fortifiez-vous, pacifiez pour longtemps vos terres et profitez de la faveur du Ciel. Si d'hasard vous continuez vos brigandages, Nous ordonnerions à nos troupes de marine de faire voiles vers les îles, de capturer et éradiquer les bandes [de pirates] jusque dans leur pays, et d'enchaîner leur roi. Comment donc ne seconderais-je pas le Ciel pour punir les malveillants ? Que le Roi prenne cela en considération. »

Cette missive, rédigée sur un ton menaçant, montre clairement que la répression de la piraterie était l'objectif premier de la diplomatie des Ming vis-à-vis du Japon, un objectif qui ne devint que plus pressant avec l'apparition des premiers raids au Jiangnan cette même année. En effet, s'il existait un fort aspect rituel et idéologique aux échanges tributaires, il ne faut pas pour autant sous-estimer les motivations plus pragmatiques de Hongwu, au rang desquelles la sécurité des frontières figurait en bonne place²⁴⁶³. Or, Kaneyoshi, qui détenait à cette époque le Dazaifu et étendait son autorité sur la majeure partie de Kyūshū, était le pouvoir politique le mieux placé pour influencer sur la piraterie dans l'Ouest du Japon, raison probable du choix des Ming²⁴⁶⁴. Le renvoi de soixante-dix captifs en Chine lors de sa première ambassade conforta, sans nul doute, la cour impériale dans ce choix.

Hongwu conféra ainsi l'investiture en tant que roi du Japon à Kaneyoshi, et dépêcha en 1372 une nouvelle ambassade pour lui décerner les habits cérémoniels et le calendrier impérial²⁴⁶⁵. Cependant, lorsque l'envoyé impérial arriva à Hakata, le nord de Kyūshū venait de passer sous le contrôle de Ryōshun, qui redirigea l'ambassade vers Kyōto, afin qu'elle soit reçue par le shogun. Inquiet de voir ainsi son adversaire élevé au rang de souverain du Japon par la Chine, Yoshimitsu s'engagea lui aussi dans ce qu'il convient

²⁴⁶³ MURAI Shōsuke, 2010 : 14 ; MA Guang, 2015 : 69.

²⁴⁶⁴ TANAKA Takeo, 1975, rééd. 2002 : 54 ; MURAI Shōsuke, HASHIMOTO Yū, 2015 : 4.

²⁴⁶⁵ MSL : 1371.10.14.

d'appeler une course à l'investiture en tant que « Roi du Japon »²⁴⁶⁶. Il fit d'abord raccompagner l'ambassade de Hongwu en Chine par ses propres émissaires, renvoyant au passage quelques cent cinquante prisonniers chinois capturés par les pirates. Cette ambassade arriva à Yingtianfu (Nanjing) au 6^e mois de 1374, mais fut déboutée sans avoir été reçue à la cour, au motif que Yoshimitsu n'était aux yeux des autorités chinoises qu'un subalterne du « Roi du Japon », c'est-à-dire Kaneyoshi, et n'était donc pas habilité à dépêcher une ambassade en son nom propre²⁴⁶⁷. Le shogun retenta sa chance en 1380, mais Hongwu se montra inflexible²⁴⁶⁸. Il fallut attendre la première année du règne de l'empereur Yongle (永樂 ; 1403) pour que Yoshimitsu soit finalement reconnu comme interlocuteur diplomatique et souverain du Japon par la cour impériale²⁴⁶⁹.

D'autres seigneurs et marchands japonais tentèrent également leur chance. Nous avons évoqué au chapitre précédent le cas de Shimazu Ujihisa, qui tenta lui aussi d'établir ses propres relations diplomatiques avec la cour impériale. En effet, en 1374, alors que Yoshimitsu dépêchait sa propre ambassade aux Ming, une seconde ambassade arriva du Japon, sous le nom de « Shimazu de Shibushi, protecteur du Echigo Ujihisa²⁴⁷⁰ » (Shibushi Shimazu Echigo *no kami* Ujihisa 志布志嶋津越後守氏久), et qui présenta à la cour impériale chevaux, thé, tissu, sabres, éventails et autres produits de l'artisanat japonais. Il reçut la même réponse que Yoshimitsu : toute communication avec la cour impériale devait passer par le roi du Japon²⁴⁷¹. Il s'agit de la première et dernière mention de la venue d'une ambassade de Ujihisa en Chine, mais Sakuma Shigeo note avec justesse que l'ambassade de 1379, prétendument dépêchée par Kaneyoshi, était dirigée par l'ambassadeur Liu Zongzhi (劉宗秩 ; ?-?), accompagné de l'interprète (*tongshi* 通事) You Qian (尤虔 ; ?-?)²⁴⁷². Or, ce même interprète You Qian avait également accompagné l'ambassade d'Ujihisa en 1374, un fait qui suggère que l'ambassade de 1379 dépêchée

²⁴⁶⁶ TANAKA Takeo, 1966 : 42-44 ; SEKI Shūichi, 2010 : 97-98 ; DANJŌ Hiroshi, 2013 : 69-74.

²⁴⁶⁷ MSL : 1374.6.1.

²⁴⁶⁸ MSL : 1380.9.7.

²⁴⁶⁹ Cf. *infra*, « III.2.B.1 Les efforts diplomatiques de Yoshimitsu ».

²⁴⁷⁰ Actuelle ville de Shibushi (志布志), préfecture de Kagoshima (鹿児島県), dans la baie de Shibushi, autrefois dans la province de Ōsumi.

²⁴⁷¹ MSL : 1374.6.1.

²⁴⁷² Ces deux noms à forte consonance chinoise suggèrent que ces ambassades étaient opérées par des marchands chinois installés au Japon, qui mettaient vraisemblablement à disposition de leur commanditaire leurs jonques et équipages, ainsi que leur savoir-faire commercial et compétences linguistiques. Il s'agit du même mode opératoire que pour les « navires chinois pour la réfection des temples et sanctuaires » dépêchés en Chine dans la première moitié du XIV^e siècle.

sous le nom de Kaneyoshi fût en réalité envoyée par Ujihisa²⁴⁷³. On sait en effet que Kaneyoshi ne fut pas l'auteur direct de toutes les ambassades aux Ming en son nom. L'ambassade de 1386 intervint par exemple trois ans après sa mort, aussi est-il clair qu'elle fut en réalité envoyée par un autre personnage. De ce fait, il est probable que quelques-unes des ambassades au nom de Kaneyoshi furent en réalité dépêchées par Ujihisa. La question est de savoir si Ujihisa agit à l'insu de Kaneyoshi, ou avec son consentement. Compte tenu du fait qu'à partir de 1375, les Shimazu étaient passés dans le camp de la cour du Sud, et que les Ming considérèrent comme authentiques les lettres portées par ces ambassades²⁴⁷⁴, il est bien plus vraisemblable que ces échanges s'effectuèrent avec l'assentiment, et probablement même la coopération du prince. Sachant qu'Ujihisa avait déjà tenté, sans succès, de développer ses propres relations avec la cour impériale, nous supposons qu'il négocia avec Kaneyoshi le droit de dépêcher ses propres missions diplomatiques en Chine. Organiser une ambassade tributaire signifiait que son commanditaire pouvait désigner les marchands susceptibles d'y participer et donc de se livrer en même temps à leur propre négoce durant le séjour à Mingzhou. Compte tenu de la forte réduction des échanges privés en raison de l'interdit maritime, ces échanges officiels étaient sans nul doute particulièrement lucratifs²⁴⁷⁵. Ces échanges tributaires représentaient donc un enjeu économique conséquent et auraient donc pu constituer un argument de poids pour sceller l'alliance entre Kaneyoshi et Ujihisa. Évidemment, ces tractations intra-japonaises échappaient complètement à la connaissance de la cour impériale chinoise, qui pour autant qu'elle puisse en juger traitait directement avec Kaneyoshi. La connaissance des affaires internes du Japon était d'autant plus pauvre que Hongwu ne dépêcha plus aucune ambassade au Japon après 1372²⁴⁷⁶.

Les relations entre Hongwu et Kaneyoshi s'aigrirent toutefois suite à la célèbre affaire de Lin Xian (林賢 ; ? -1386) en 1386, elle-même liée à l'affaire de Hu Weiyong (胡

²⁴⁷³ SAKUMA Shigeo, 1992 : 67-68.

²⁴⁷⁴ Chaque ambassade devait porter une missive officielle. L'ambassade de 1380 fut par exemple renvoyée car elle ne portait pas de lettre officielle (MSL : 1380.5). Ces missives devaient être authentifiées par un sceau portant la mention « Sceau du Roi du Japon » (*Riben guowang zhi yin* 日本國王之印), décerné par la cour impériale lors de l'investiture officielle (KIMURA Taku, 2015 : 491-492). Le fait que les ambassades dépêchées au nom de Kaneyoshi aient été reçues par la cour signifie donc que le sceau sur les missives officielles paraissait authentique.

²⁴⁷⁵ On note d'ailleurs qu'un marchand japonais du nom de Tōhachirō (藤八郎 ; les *Shilu* orthographient son nom en Tō Hachirō 藤八郎, mais le premier caractère est probablement erroné) tenta en 1376 de porter tribut à la cour impériale à titre privé, mais fut sans surprise débouté (MSL : 1376.5.29).

²⁴⁷⁶ MURAI Shōsuke, HASHIMOTO Yū, 2015 : 30-31.

惟庸 ; ?-1380) en 1380. Hu Weiyong était le premier ministre de Hongwu, et détenait dans les années 1370 le pouvoir au sein du Grand Secrétariat (*Zhongshusheng* 中書省). En 1380, il fut accusé d'être l'instigateur d'un complot contre l'empereur et condamné à mort, ainsi que tous ceux qui de près ou de loin avaient entretenu des rapports avec lui. En tout, quelques trente mille personnes furent exécutées dans tout le pays²⁴⁷⁷. L'affaire de Lin Xian en 1386 est une conséquence directe de la purge de 1380. Selon les sources officielles chinoises²⁴⁷⁸, la cour aurait appris cette année que Lin Xian, qui était auparavant le commandant de la garde de Mingzhou (明州衛指揮), avait été secrètement dépêché par Hu Weiyong au Japon, sous le prétexte d'avoir été condamné à l'exil²⁴⁷⁹. Après quelques temps, Hu annonça à la cour qu'il rétablissait Lin Xian dans ses fonctions, et dépêcha une délégation au Japon pour ordonner son retour, sous couvert de laquelle il prit contact avec le « Roi du Japon » (Kaneyoshi), dont il requit l'assistance dans son coup d'état²⁴⁸⁰. Toujours selon les sources officielles chinoises, Kaneyoshi répondit favorablement à la requête du premier ministre, et dépêcha quatre cents hommes sous le couvert d'ambassade tributaire. Parmi les objets du tribut impérial se trouvaient de très grandes chandelles, dans lesquelles avaient en réalité été dissimulés de la poudre noire et des sabres. Mais l'ambassade de Kaneyoshi arriva en Chine au 7^e mois de 1381, alors que Hu Weiyong avait déjà été exécuté, impliquant l'échec du projet²⁴⁸¹. S'il semble que la cargaison suspecte fut découverte au moment de la venue de l'ambassade et que celle-ci fut rejetée par les autorités chinoises, l'implication de Hu Weiyong et Lin Xian ne fut révélée qu'en 1386, et Hongwu décida alors en réponse de rompre toute relation diplomatique avec le Japon²⁴⁸².

²⁴⁷⁷ GERNET, Jacques, 1972, rééd. 2005, vol. 2 : 135 ; DARDESS, John W., 2012 : 29.

²⁴⁷⁸ MSL : 1380.1.2 ; MS : 308, « Biographie de Hu Weiyong » (胡惟庸傳) ; MS : 322, « Récit du Japon » (日本傳).

²⁴⁷⁹ La date de son exil n'est pas précisée dans les sources, mais elle remonte au plus tard à 1380, avant l'exécution de Hu.

²⁴⁸⁰ Le Japon n'est pas le seul pays avec lequel Hu Weiyong serait entré en contact. Les sources officielles chinoises notent également qu'il contacta les Mongols ainsi que le royaume de Srivijaya (ch. Sanfozhai 三佛齊) pour l'aider à exécuter son plan contre Hongwu. Danjō Hiroshi montre toutefois que dans le cas de Srivijaya, il s'agissait selon toute vraisemblance d'une fausse accusation visant à fournir un prétexte utile à Hongwu pour couper les relations diplomatiques avec ce pays (Cf. DANJŌ Hiroshi, 2013 : 2253-258).

²⁴⁸¹ SAKUMA Shigeo, 1992 : 81.

²⁴⁸² SEKI Shūichi, 2010 : 98 ; SAKUMA Shigeo, 1992 : 75-85. Certains historiens ont émis des doutes quant à la véracité de cette affaire, dont une partie aurait été exagérée ou même manufacturée de toute pièce par les autorités des Ming pour justifier la rupture des relations diplomatiques avec Kaneyoshi, qui avait alors perdu presque toute autorité à Kyūshū (DANJŌ Hiroshi, 2013 : 245-267). Cependant, la tombe de quatre moines japonais, dont l'építaphe mentionne qu'ils vinrent en Chine en tant que représentants du « Roi du Japon » en 1381 mais furent arrêtés et déportés en ce lieu, a été découverte à Dali (大理) au Yunnan. Cet építaphe

Il est toutefois difficile de dire si Kaneyoshi fut réellement impliqué dans cette affaire. En 1381, la situation militaire de la cour du Sud à Kyūshū était critique, le château principal des Kikuchi tombant alors aux mains de Ryōshun²⁴⁸³. D'une part, il est possible que Kaneyoshi fit le calcul que si le complot fonctionnait, il pourrait compter sur le soutien du nouvel empereur chinois pour rétablir son autorité à Kyūshū. D'autre part, il est tout aussi possible que cette affaire ne fut en réalité qu'un cas de contrebande réinterprété à l'aune des développements de la politique intérieure chinoise. Quoi qu'il en soit, elle sonna le glas des relations diplomatiques entre Hongwu et le Japon.

Tableau 7 : Ambassades japonaises aux Ming durant le règne de Hongwu (1368-1398)

Année	Mois	Jour	Comman-ditaire	Contenu
1371	10	14	Kaneyoshi	Kaneyoshi dépêche le moine Sorai (祖來) pour porter tribut à la cour impériale et renvoyer 70 captifs de Mingzhou et Taizhou. Hongwu lui décerne le calendrier et divers cadeaux.
1372	6	2	« Japon »	Le Japon (Kaneyoshi) rapatrie 78 prisonniers.
1374	6	24	« Japon »	Le Japon (Kaneyoshi) rapatrie 109 prisonniers.
1375	1	n. r.	« Japon »	Le Japon (Kaneyoshi) porte tribut à la cour impériale.
1376	4	1	Kaneyoshi	Kaneyoshi porte tribut, et présente ses excuses pour les exactions des pirates.
1379	5 +	12	Kaneyoshi	Kaneyoshi porte tribut à la cour impériale.
1380	5	n. r.	Kaneyoshi	L'ambassade ne présente pas de lettre officielle. Elle est refusée.
	9	7	Yoshimitsu	Yoshimitsu porte tribut mais Hongwu ordonne qu'il soit renvoyé.
1381	7	15	Kaneyoshi	Kaneyoshi porte tribut mais Hongwu ordonne qu'il soit renvoyé.
1386	11	9	Kaneyoshi	Kaneyoshi porte tribut mais Hongwu ordonne qu'il soit renvoyé.

ajoute dans une certaine mesure foi au récit présenté dans les sources officielles chinoises (MURAI Shōsuke, HASHIMOTO Yū, 2015 : 5).

²⁴⁸³ Cf. *supra*, « II.2.A.2 L'arrivée d'Imagawa Ryōshun et la fin de la cour du Sud à Kyūshū ».

En conclusion, la stratégie diplomatique des Ming vis-à-vis du Japon différa sensiblement de celle adoptée par le Koryō. Quoique les deux pays poursuivaient le même objectif – inciter les pouvoirs féodaux à faire interdire la piraterie sur le continent –, le Koryō n'éprouva aucune gêne à multiplier les interlocuteurs, même si Ryōshun finit par s'imposer comme l'unique partenaire. À l'inverse, les Ming, prisonniers du principe des échanges tributaires, misèrent tout sur un seul personnage, Kaneyoshi, alors le principal pouvoir de Kyūshū. À en juger par le basculement de l'activité pirate des côtes chinoises vers les côtes coréennes à partir de 1375, la stratégie chinoise fut couronnée de succès. On ne saurait prétendre qu'elle en fut l'unique facteur, et l'on peut supposer que les déficiences des défenses côtières du Koryō, surtout en comparaison des Ming, en constitua un autre facteur de ce basculement. De fait, la piraterie opéra son retour progressif sur les côtes chinoises à partir de la toute fin des années 1380, au moment où le Koryō reconstruisait ses défenses militaires²⁴⁸⁴, mais aussi où la cour du Sud vivait ses derniers instants, tandis qu'Imagawa Ryōshun, le représentant du shogun à Kyūshū, imposait son autorité dans l'île. Or, si ce dernier avait fait vœu au Koryō de réprimer la piraterie à Kyūshū, il n'entretenait aucune relation diplomatique avec les Ming. Il est par conséquent probable qu'il interdit aux groupes pirates d'aller en Corée, mais ne formula aucun interdit particulier concernant les côtes chinoises, de sorte que ces derniers recommencèrent à cibler les littoraux de l'empire. Ainsi, en misant sur deux pouvoirs différents, rivaux l'un de l'autre, les Ming et le Koryō adoptèrent des intérêts diplomatiques diamétralement opposés. Tandis que Kaneyoshi, partenaire des Ming, redirigeait vraisemblablement la piraterie vers le Koryō, Ryōshun, partenaire du Koryō, exerçait une pression grandissante sur les groupes pirates pour les dissuader d'attaquer la péninsule, et donc de privilégier les côtes chinoises. Étant donné que Ryōshun sorti vainqueur de la longue lutte contre la cour du Sud à Kyūshū, force est de constater que l'approche du Koryō fut la plus durable. Pour autant, ce n'est qu'à partir du moment où le Chosŏn multiplia les partenaires diplomatiques japonais, jusqu'aux chefs pirates eux-mêmes, et surtout qu'elle ouvrit ses ports au commerce privé avec l'archipel, que la piraterie disparut presque entièrement de ses côtes, tandis qu'elle connut un fort regain d'intensité en Chine²⁴⁸⁵. Témoignage supplémentaire du fait immuable qu'aucune forme

²⁴⁸⁴ Cf. *infra*, « III.2.C.3 Rivaliser sur mer avec les pirates : l'expérimentation navale au Chosŏn ».

²⁴⁸⁵ Cf. *infra*, « III.1.A.1 Le déclin en Corée et le retour progressif de la piraterie en Chine ».

de lutte contre la piraterie ne peut être entièrement efficace sans traiter le système économique dans lequel elle s'insère.

Troisième partie :

Reconfiguration des réseaux de commerce, contrebande et piraterie, 1389-1419

Chapitre 1 : La restructuration de la piraterie japonaise

En 1389, le pire des incursions pirates au Koryō était écoulé. Les populations maritimes chinoises et coréennes n'étaient pas pour autant encore sorties de l'ornière. L'activité pirate commença certes à ralentir, mais elle ne disparut pas pour autant, en connut même une forte résurgence au cours des années 1410. Le présent chapitre vise à exposer au lecteur les développements généraux de la piraterie japonaise en mer de Chine durant les trois dernières décennies de la période considérée dans cette étude. Nous nous intéresserons dans un premier temps au ralentissement de l'activité pirate durant les années 1390 et 1400, avant d'analyser son regain d'intensité durant les années 1410. Nous clorons enfin ce chapitre par une analyse des mouvements de la flotte de 1419, dont les actions sonnèrent le glas de la grande période de la piraterie japonaise des XIV^e-XV^e siècles et marquent ce faisant la borne chronologique inférieure de la présente étude.

III.1.A. La désagrégation des grandes flottes

À partir de 1389, l'activité pirate entama une longue période que l'on pourrait qualifier de crise, du moins si l'on se place du point de vue des pirates eux-mêmes, dont les campagnes se firent de plus en plus sporadiques, et les flottes de plus en plus réduites. Nous ouvrons ainsi ce chapitre consacré à la piraterie japonaise durant la période 1389-1419 par une présentation générale de son activité durant les années 1390 et 1400, avant de nous intéresser aux quelques campagnes menées par des grandes flottes durant cette période, et en particulier celle qui sembla s'étaler de façon quasi-ininterrompue de 1396 au début de 1400. Comme nous le verrons, cette flotte erra en mer de Chine orientale pendant plusieurs années, sans regagner les côtes japonaises, ce qui en fait la plus longue campagne pirate jamais enregistrée de l'histoire de la piraterie japonaise, jusqu'à ce qu'elle finisse par déposer les armes au Chosŏn.

III.1.A.1 Le déclin en Corée et le retour progressif de la piraterie en Chine

Alors que la dynastie des Wang du Koryŏ, gagnée par l'instabilité politique, vivait ses dernières heures et que la société japonaise émergeait du long conflit civil, l'activité pirate entra elle aussi dans une nouvelle phase de son histoire, marquée par un indéniable ralentissement de son activité. Si quelques flottes rassemblaient encore, en de rares occasions, plusieurs dizaines de navires, la majeure partie d'entre elles peinait à rassembler ne serait-ce qu'une seule dizaine. La flotte qui fut active entre la côte ouest du Koryŏ et le Nord de la Chine en 1389 rassemblait 12 navires selon les sources chinoises²⁴⁸⁶, et 20 selon les sources coréennes²⁴⁸⁷. Le groupe qui écuma la côte ouest de la Corée en 1393 comptait une trentaine de navires lorsqu'il fut aperçu au large du Chŏlla au 4^e mois²⁴⁸⁸, mais ce chiffre fut ramené à 13 navires lorsque la flotte attaqua la côte du Ch'ungch'ŏng deux semaines plus tard²⁴⁸⁹. L'armée coréenne parvint à capturer neuf des navires qui appartenaient au groupe qui attaqua cette même zone en 1394²⁴⁹⁰. Lorsque ce groupe fut à nouveau signalé une semaine plus tard au Chŏlla, il comptait encore une

²⁴⁸⁶ MSL : 1389.12.20.

²⁴⁸⁷ KRSCY : 34, 1389.7.

²⁴⁸⁸ CWS : 1393.4.20 [1].

²⁴⁸⁹ CWS : 1393.5.7 [3].

²⁴⁹⁰ CWS : 1394.8.15 [3].

dizaine de navires²⁴⁹¹, ce qui suggère donc que le groupe possédait une vingtaine de navires tout au plus. La flotte signalée en 1397 au Kyōngsang puis sur la côte nord-ouest comptait quant à elle 24 navires²⁴⁹², ce qui en fait l'une des plus imposantes pour toute la période 1389-1409²⁴⁹³. La tendance au rétrécissement des flottes s'accéléra même durant les années 1400. Le groupe qui attaqua le Ch'ungch'ōng du Sud en 1401 comptait seulement 4 navires²⁴⁹⁴ ; idem pour celui qui cibra la même zone l'année suivante²⁴⁹⁵. Celui qui pénétra dans la passe d'Anhŭng (Ch'ungch'ōng du Sud) en 1404 comptait quant à lui trois navires²⁴⁹⁶. Du 7^e au 10^e mois de 1403, un groupe comptant huit navires assaillit les côtes orientales et méridionales de la péninsule coréenne²⁴⁹⁷. En 1406, deux flottes étaient simultanément actives sur les côtes sud et ouest du Chosŏn. La première, qui cibra la côte sud du Chŏlla²⁴⁹⁸ avant d'attaquer Cheju²⁴⁹⁹ et les îles avoisinantes²⁵⁰⁰, puis de remonter vers le nord²⁵⁰¹, tandis que la seconde attaqua les îles du Chŏlla²⁵⁰², puis pénétra dans le golfe du Kyōnggi²⁵⁰³. Les effectifs pour ces deux groupes varient quelque peu d'une attaque à l'autre. La première flotte comptait entre 14²⁵⁰⁴ et 18 navires²⁵⁰⁵ et était donc

²⁴⁹¹ CWS : 1394.8.22 [1].

²⁴⁹² CWS : 1397.4.6 [4] ; 1394.8.22 [1].

²⁴⁹³ Il s'agit de la même flotte qui fut active de 1396 à 1400, dont nous décrivons les mouvements de façon plus détaillée ci-dessous.

²⁴⁹⁴ CWS : 1401.6.5 [2].

²⁴⁹⁵ CWS : 1402.2.27 [2].

²⁴⁹⁶ CWS : 1404.3.12 [1] ; 1404.3.13 [1] ; 1404.4.4 [3]. Compte de la proximité chronologique et géographique, et compte tenu de l'ampleur similaire de la flotte pirate entre les trois affaires que nous venons de citer (1401, 1402 et 1403), il est probable qu'il s'agît du même groupe revenant sur la zone chaque année.

²⁴⁹⁷ CWS : 1403.7.26 [2] ; 1403.8.1 [5] ; 1403.9.27 [2] ; 1403.10.3 [1].

²⁴⁹⁸ CWS : 1406.1.18 [2].

²⁴⁹⁹ CWS : 1406.1.26 [2].

²⁵⁰⁰ Les pirates combattirent la marine coréenne à Ch'ujado (楸子島), entre Cheju et Chindo (CWS : 1406.3.30 [1]).

²⁵⁰¹ La flotte et pénétra de nuit dans la passe d'Anhŭng où elle s'empara de quatorze navires à impôts du Chŏlla et d'un navire militaire chargé de les escorter, alors au mouillage dans la rade. Les pirates emportèrent à cette occasion plus de quatre mille *sŏk* (soit l'équivalent de 343,6 tonnes) de riz (CWS : 1406.4.8 [3]). Il semble que le groupe s'attarda ensuite dans les îles du Chŏlla, et attaqua au début du 7^e mois intercalaire le navire de l'ambassadeur de Java au Chosŏn au niveau de l'archipel de Kusan (CWS : 1406.9.16 [2] ; pour le détail de cette affaire, cf. *infra*, p. 664). La flotte fit ensuite route vers Tsushima, à en juger par le fait qu'au 9^e mois, Sō Sadashige, le seigneur de Tsushima, renvoya au Chosŏn des objets pris par les pirates à un navire d'Asie du Sud-est (*nanbansen* 南蕃船 ; Le terme *nanban* (南蕃 ou 南蛮) peut aussi bien désigner les Ryūkyū que les pays d'Asie du Sud-est), probablement le navire de cette même ambassade, la liste des produits concordant avec ceux que les pirates ont emporté (CWS : 1406.9.26 [2]).

²⁵⁰² La première attaque fut signalée autour de l'île d'Amt'ae (巖泰島 ; orthographié Amt'a 巖墮島 dans ce passage ; située dans l'actuel *kun* de Sin'an 新安郡 ; prov. Chŏlla du Sud) ; CWS : 1406.2.13 [2].

²⁵⁰³ Ils attaquèrent l'île de Sammok (三木 ; actuelle île de Yongjŏng à Inch'ŏn), où ils s'emparèrent de plusieurs navires marchands (CWS : 1406.3.20 [3]).

²⁵⁰⁴ CWS : 1406.3.30 [1].

²⁵⁰⁵ CWS : 1406.4.8 [3].

d'une taille importante pour l'époque, mais la seconde n'en comptait que 4 à 6²⁵⁰⁶. Il est difficile de dire si ces deux flottes opéraient séparément, ou bien si la flotte plus petite était un détachement de la grande, parti en repérage vers le nord, et fut rejoint par le reste de la flotte, mais il est en tout clair que ces flottes étaient loin d'atteindre l'ampleur des grandes flottes du XIV^e siècle. Cette flotte rassemblant 14 à 18 navires et celle qui ravagea la côte ouest du Chosŏn en 1408, rassemblant également une quinzaine de navires, constituèrent les derniers soubresauts de la grande piraterie japonaise sur les côtes de la péninsule coréenne — exception faite de la flotte de 1419. Nous avons recensé toutes les mentions du nombre de navires dans les sources chinoises et coréennes pour la période 1392-1419, présentées dans le Tableau 8²⁵⁰⁷ :

Tableau 8 : Nombre de navires par flotte (1389-1419)

Année	Mois	Jour	Lieu	Nombre de navires signalés	Flotte n°	Taille totale de la flotte
1389	7	?	Haeju (Hwanghae du Sud)	20	1	20 ?
	12	20	Chengshan (Shandong)	12		
1393	4	20	Ch'ungch'ŏng du Sud	30	2	30 ?
	5	7	Komallyang (Ch'ungch'ŏng du Sud)	13		
	8	?	Jinxiang (Zhejiang)	1	3	1
1394	2	?	Jinxiang (Zhejiang)	9	4	9
	8	15	Ch'ungch'ŏng du Sud	9 (capturés)	5	19
		22	Yŏnggwang (Chŏlla du Sud)	10		
1396	8	9	Kyŏngsang du Sud	120	6	120 ?
	12	9	Île de Ch'uksan (Kyŏngsang du Nord)	60		
1397	4	1	Kyŏngsang du Sud	24	7	24

²⁵⁰⁶ CWS : 1406.2.13 [2] ; CWS : 1406.3.20 [3].

²⁵⁰⁷ Comme nous l'avons expliqué, lorsqu'une flotte se déplaçait, tous les navires ne naviguaient pas de conserve, aussi peut-on constater des écarts d'effectifs d'une attaque à l'autre (cf. *supra*, p. 286). Il faut donc considérer en priorité le nombre de navire le plus élevé pour avoir une estimation du nombre de navires dont se compose la flotte dans sa totalité (indiqué dans la colonne de droite). Seules les captures de navires provenant explicitement d'une flotte pirate sont prises en compte. Les captures isolées sont exclues du tableau. La colonne intitulée « Flotte n° » signale les affaires liées à un même groupe. Lorsqu'un doute subsiste quant au fait que deux ou plusieurs attaques soient le fait d'une même flotte, nous le signalons par les lettres « a » et « b ». Par ailleurs, certaines sources ne notent que le nombre de navires capturés, et non le nombre total de navires au sein de la flotte, auquel cas nous ajoutons la mention « (capturés) » après le chiffre. Enfin, quelques chiffres nous apparaissent comme exagérés ou partiels, auquel cas nous leur adjoignons un point d'interrogation pour signaler notre doute.

	6	18	P'yŏng'an du Nord	24		
1398	2	20	Chumen (Zhejiang)	30	8	30
1401	6	5	Komallyang (Ch'ungch'ŏng du Sud)	4	9a	4
	7	2	Chŏlla	9	9b	9
1402	2	27	Nam'yang (Ch'ungch'ŏng du Sud)	4	10	4
1403	7	26	Kangwŏn	8	11	8
	8	1	Changgi (Kyŏngsang du Nord)	8		
	10	9	Kijang (Kyŏngsang du Sud)	5		
1404	3	6	Ch'ungch'ŏng du Sud	2	12	3
		13	Anhŭngnyang (Ch'ungch'ŏng du Sud)	3		
	4	4	Yŏnggwang (Chŏlla du Sud)	3		
		?	Chuanshan (Zhejiang)	11		
	7	1	Chŏlla	33	13b	
1406	1	18	Changhŭng (Chŏlla du Sud)	6	14	6
		26	Cheju	16	15	18
	2	13	Amt'aedo (Chŏlla du Sud)	6	14	6
		20	Sammok (Kyŏnggi)	4		
	3	30	Ch'ujado (Chŏlla du Sud)	14	15	18
		8	Anhŭngnyang (Ch'ungch'ŏng du Sud)	18		
	7	1	Kunsan (Chŏlla du Sud)	15		
1407	7	26	Samch'ŏk (Kangwŏn)	3	16	3
	11	8	Chŏlla du Sud	1	17	1
1408	2	3	Amt'aedo (Chŏlla du Sud)	9	18a	23
		30	Yŏnggwang (Chŏlla du Sud)	11		
	3	6	Ch'ungch'ŏng du Sud	23		
	5	14	Komallyang (Ch'ungch'ŏng du Sud)	14	18b	15
		15	Tangjin (Ch'ungch'ŏng du Sud)	14		
	6	14	Chang'yŏn (Hwanghae)	15		
		24	Sŏnju (P'yŏngan du Nord)	12		
	7	2	P'yŏng'an du Nord	2		

1409	2	18	Changsan-got (Hwanghae)	14		
1413	1	21	Garde de Changguo (Zhejiang)	80	19	80
1415	5	29	Cheju	23	20	23
1416	5	26	Garde de Jinshan (Jiangsu)	30	21	30 ?
	6	24	Garde de Jinghai (Shandong)	33	22	33
1417	1	?	Wenzhou (Zhejiang)	80	23	80
	6	3	Kangwŏn	3	24	3
1418	5	4	Garde de Jinshan (Jiangsu)	100	25	100
1419	2	16	Garde de Haining (Zhejiang)	10	26	10 ?
	5	?	Ch'ungch'ŏng - Liaodong	32-39 ²⁵⁰⁸	27	32-39
	6	4	Garde de Jinshan (Jiangsu)	90	28	90

L'effondrement des effectifs des flottes pirates durant les années 1390 et 1400 transparait clairement. Certes, la taille moyenne des navires ayant évolué par rapport aux années 1350 et 1360²⁵⁰⁹, même les flottes les plus modestes étaient capables de rassembler plusieurs dizaines, voire centaines d'hommes²⁵¹⁰, mais cela reste toutefois largement en dessous des effectifs des grandes flottes de la période précédente.

Alors que durant la seconde moitié du XIV^e siècle, les razzias au long cours étaient principalement l'apanage de vastes flottes, à partir des années 1390, même des groupes aux effectifs modestes (trois ou quatre navires) pouvaient s'aventurer le long des routes fréquentées par les flottes du XIV^e siècle, et opéraient souvent très loin des côtes japonaises, jusque sur les côtes chinoises. Ils n'hésitaient par ailleurs pas à se mesurer aux troupes gouvernementales chinoises ou coréennes. Le groupe qui attaqua les côtes du Ch'ungch'ŏng en 1404, qui ne comptait que trois navires, parvint d'abord à s'emparer de deux navires militaires, tuant plus de soixante soldats²⁵¹¹, et à nouveau d'un autre navire militaire à Namyang²⁵¹², dans la baie d'Asan, six jours plus tard²⁵¹³. Le lendemain de cette

²⁵⁰⁸ Pour le détail des chiffres concernant cette flotte, cf. *infra*, « III.1.C.2 Les effectifs de la flotte de 1419 ».

²⁵⁰⁹ En ce qui concerne les navires employés par les pirates au début du XV^e siècle, cf. *infra*, « III.3.B.2 Les progrès de la construction navale japonaise ».

²⁵¹⁰ Pour les flottes dépassant la vingtaine de navires, il est probable qu'elles comptaient plus d'un millier d'individus, la taille moyenne des navires pirates dépassant la cinquantaine d'hommes à cette époque.

²⁵¹¹ CWS : 1404.3.6 [1].

²⁵¹² Actuel village de Namyang (南陽邑), à Hwasŏng (華城), dans le Kyŏnggi.

²⁵¹³ CWS : 1404.3.12 [1].

attaque, les pirates pénétrèrent dans la passe d'Anhŭng (安興), où ils attaquèrent deux navires marchands. La garnison locale tenta de venir au secours de ces derniers, mais fut vaincue par les pirates, qui tuèrent plus de soixante-dix soldats coréens²⁵¹⁴. Ces groupes réduits étaient donc encore de redoutables adversaires pour la marine gouvernementale et s'apparentaient donc de ce point de vue à la grande piraterie japonaise de la période précédente, mais à la différence de cette dernière, elles ne possédaient plus la même faculté à s'organiser et se coaliser en flottes plus étendues. En d'autres termes, ces flottes de petite ou moyenne taille ressemblaient fortement à des reliquats des grandes flottes de la période précédente qui s'étaient peu à peu étiolées sous l'effet combiné de la stratégie militaire, diplomatique et commerciale du Chosŏn et du contexte intérieur japonais, comme nous l'expliquerons au chapitre suivant. Notons que cette piraterie, qui continuait à s'engager dans de longues campagnes à travers la mer de Chine malgré des effectifs restreints, se distinguait de la petite piraterie de circonstance que nous avons décrite dans la partie précédente de cette étude²⁵¹⁵. En effet, cette piraterie opportuniste, perpétrée par des groupes de pêcheurs, caboteurs ou transporteurs japonais, continua à exister le long des côtes coréennes tout au long du xv^e siècle. Nous avons cité plus haut le témoignage d'un Chinois nommé Ni Guanyinbao, capturé par les pirates et emmené au Japon, mais qui profita en 1417 du voyage d'un navire marchand sur les côtes coréennes pour s'enfuir. Selon son récit, certains caboteurs japonais transportaient du sel, du poisson ou du coton qu'ils vendaient dans les ports coréens, mais s'ils trouvaient un lieu sans protection, ils se transformaient alors volontiers en pirates²⁵¹⁶. Au cours de la même année de 1417 se produisit dans la province du Kangwŏn une autre affaire susceptible d'illustrer le fonctionnement de cette petite piraterie au début du Chosŏn. Les autorités locales rapportèrent en effet à la cour le fait suivant :

於平海郡厚里浦, 執反間之倭 瑟羅, 囚于本郡。其倭納辭曰: '對馬島居住船主 吾羅三甫羅等三人, 率倭二十一名, 到泊于平海地面, 置予曰: 朝鮮各浦, 堅禁興利, 生理甚艱, 橫行沿海, 富居人戶, 審知虛實, 至六月望後還來。' 至是拿來²⁵¹⁷

²⁵¹⁴ CWS : 1404.3.13 [1].

²⁵¹⁵ Cf. *supra*, p. 277.

²⁵¹⁶ CWS : 1417.5+.9 [5]. Pour la citation complète du passage d'origine, cf. *supra*, p. 278.

²⁵¹⁷ CWS : 1417.5+.28 [2].

« Nous avons capturé dans la rade de Huri du district de 1^e classe de P'yŏnghae un espion japonais converti [du nom de] Sŭlla, et le retenons prisonnier dans ce district. Ce Japonais a donné l'explication suivante : "le propriétaire de navire résidant à Tsushima Orasambora et deux autres personnes sont venus faire halte sur la côte de P'yŏnghae à la tête de vingt-et-un Japonais et m'ont déposé ici en disant : "le commerce dans chaque port du Chosŏn a été formellement interdit²⁵¹⁸, et il est devenu très difficile pour nous de subsister. Parcours la côte et repère les riches demeures et le nombre de leurs habitants, et reviens après la pleine lune du 6^e mois". C'est à ce moment-là que j'ai été capturé" »

Ainsi, ce « Orasambora » (吾羅三甫羅 ;?-?; transcription phonétique du nom japonais Gorōzaburō 五郎三郎), propriétaire de navire à Tsushima et mécontent des restrictions imposées au commerce dans les ports coréens, envoya un éclaireur au Chosŏn pour identifier des cibles potentielles d'un futur raid. Il est intéressant de noter que le navire avec lequel il vint pour déposer son éclaireur ne comptait que vingt-et-un hommes, un navire de taille modeste en comparaison de ceux que les grandes flottes étaient en mesure de mobiliser dans ces années. Malheureusement pour lui, son éclaireur fut capturé par les autorités coréennes. Gorōzaburō revint comme prévu dans le Kangwŏn au début du 6^e mois, cette fois à la tête de trois navires, et tenta de signaler sa présence à son espion à terre par des signaux lumineux, mais ce dernier n'était pas en mesure de lui répondre²⁵¹⁹. Finalement, la flotte abandonna son projet et quitta la zone. Nous ignorons le nombre de pirates que le groupe de Gorōzaburō était en mesure de rassembler, mais il était probablement inférieur à une centaine d'individus. Cette affaire illustre ainsi de manière circonstanciée le fonctionnement de cette piraterie occasionnelle, composée de petits caboteurs de Tsushima ou des îles environnantes vivant d'autres activités, notamment du commerce (généralement de produits locaux à faible valeur ajoutée) ou de la pêche, mais qui, lorsque les temps étaient durs, ne rechignaient pas à s'adonner à la piraterie. La présence de ce type de pêcheurs et caboteurs dans les eaux du détroit de Corée est suggérée par le nombre saisissant de captures de navires japonais (ou parfois

²⁵¹⁸ Concernant l'ouverture du commerce avec le Japon au début du Chosŏn, cf. *infra*, « III.2.C.2 Amadouier les pirates : diplomatie et apaisement ».

²⁵¹⁹ CWS : 1417.6.3 [3].

de Japonais sans leurs navires) le long des côtes du Kyöngsang et du Chölla au début du Chosön. Une première est recensée en 1392²⁵²⁰, mais c'est principalement à partir de 1394 que leur nombre augmenta de façon fulgurante : au 2^e mois de cette année, les autorités coréennes capturèrent en tout trois navires et tuèrent au moins vingt-cinq Japonais dans les eaux du Kyöngsang²⁵²¹. Le mois suivant, un autre navire fut également saisi dans cette même province²⁵²² et cinq dans le Chölla²⁵²³, puis à nouveau un autre dans le Kyöngsang²⁵²⁴ et trois dans le Chölla²⁵²⁵ au 4^e mois. En 1395, deux navires japonais furent capturés autour de Kōje (en face de Tsushima) au 3^e mois²⁵²⁶, un autre au 7^e mois²⁵²⁷ ; en 1396, dix Japonais furent capturés près de Chindo (Chölla) et un navire dans le Kyöngsang au 6^e mois²⁵²⁸, et à nouveau deux navires dans le Chölla au 7^e mois²⁵²⁹ ; etc. La fréquence de ces captures atteignit son pic durant les années 1390, et eut tendance ensuite à décliner, mais de telles captures se poursuivirent malgré tout durant la première moitié du xv^e siècle, tandis que la grande piraterie organisée, elle, se fit de plus en plus rare jusqu'à quasiment disparaître des rivages coréens à partir des années 1410²⁵³⁰. Comme le remarque Tamura Hiroyuki, la plupart de ces navires capturés étaient de petite taille, si l'on s'en réfère au nombre de passagers tués ou capturés, qui dépassait rarement la dizaine²⁵³¹. La majorité de ces captures n'étant précédées d'aucune attaque dans les sources, il est difficile de dire s'il s'agissait de pirates ou bien de marins pacifiques qui avaient pris l'habitude de croiser dans les eaux coréennes et qui furent traités tels des pirates par les autorités du Chosön lorsque ces dernières réaffirmèrent leur hégémonie sur les eaux bordant la péninsule. Plusieurs affaires survenues durant la première moitié du xv^e siècle démontrent qu'il arrivait parfois que des magistrats locaux, dans un excès de zèle, massacrent les occupants de navires japonais pacifiques et fassent passer leurs actions pour de la lutte antipirate auprès de la cour²⁵³². Cela étant, il arrivait aussi que de

²⁵²⁰ KRS : 46, 35b, 1392.3.21.

²⁵²¹ CWS : 1394.2.13 [1] ; 1394.2.20 [2] ; 1394.2.26 [3].

²⁵²² CWS : 1394.3.9 [2].

²⁵²³ CWS : 1394.3.9 [2] ; 1394.3.17 [1] ; 1394.3.23 [1].

²⁵²⁴ CWS : 1394.4.14 [2].

²⁵²⁵ CWS : 1394.4.9 [2].

²⁵²⁶ CWS : 1395.3.9 [3].

²⁵²⁷ CWS : 1395.7.8 [2].

²⁵²⁸ CWS : 1396.6.15 [1] ; 1396.6.18 [1].

²⁵²⁹ Ils sont capturés à Ch 'uja (楸子島), groupe d'îles qui se situe à mi-chemin entre Chindo et Cheju (CWS : 1396.7.24 [2]).

²⁵³⁰ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 88-96.

²⁵³¹ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 89.

²⁵³² Pour ne citer qu'un exemple, en 1401, le Commandant de Kyönnaryang (見乃梁 ; détroit entre Kōje et le continent) captura un navire et massacra ses quinze occupants, annonçant à la cour qu'il s'agissait de

tels pêcheurs ou caboteurs se livrent à des actes de piraterie, aussi la distinction entre pirates et pêcheurs ou caboteurs pacifiques n'est-elle pas toujours évidente.

L'autre caractéristique de l'activité pirate durant ces années, que nous avons déjà mentionnée à plusieurs reprises, fut le retour des raids sur les côtes de la Chine à partir de 1389. Cette année, une flotte remonta la côte ouest du Koryŏ et pénétra dans le golfe du Kyŏnggi aux 6^e et 7^e mois²⁵³³. Elle disparut ensuite des sources coréennes, mais les sources chinoises notent au 12^e mois que douze navires japonais pillèrent la région de Chengshan (成山²⁵³⁴) avant d'être repoussés par les troupes de la garde de Ninghai (寧海衛) et de quitter le pays²⁵³⁵. Ce même mois, le gouverneur du Sŏhae²⁵³⁶ présenta des prisonniers japonais à la cour coréenne²⁵³⁷. Il semble donc que la flotte pirate traversa du Koryŏ vers la Chine entre le Hwanghae et le Shandong, puis revint au Koryŏ par cette même route. Alors que cette flotte était dans le Nord de la Chine, d'autres attaques furent signalées en Chine au Zhejiang et au Guangdong, si l'on en croit le *Chouhai tubian*²⁵³⁸, ce qui suggère donc qu'une autre flotte, distincte de la première, cibra les côtes du Jiangnan.

Dès lors, les attaques en Chine, tant dans le Nord que le Sud, reprirent de façon sporadique tout au long des années 1390 et 1400. Notons cependant que les annales véridiques du règne de Jianwen (1398-1402), qui monta sur le trône suite à la mort de Hongwu au 6^e mois de 1398, ne furent jamais compilées, aussi l'activité pirate en Chine durant ces années est-elle très mal renseignée. Les sources coréennes notent cependant qu'une flotte revint de Chine au Chosŏn en 1399²⁵³⁹. Par ailleurs, au 7^e mois de 1401, la

pirates. Mais l'année suivante, un envoyé du Japon vint pour porter réclamation, expliquant que l'équipage de l'un des navires qu'il avait dépêché au Chosŏn avait été massacré par le commandant, et demanda que la cour même une enquête. Le Commandant responsable fut alors exécuté pour ses actes (CWS : 1402.6.14 [2]). Pour un tableau récapitulatif des captures de navires japonais faussement rapportées comme des captures de pirates, cf. TAMURA Hiroyuki, 1967 : 96.

²⁵³³

²⁵³⁴ Les *Shilu* parlent des « mers de Chengshan » (*Chengshanyang* 城山洋), une erreur probable pour Chengshan (成山), situé à la pointe du Shandong.

²⁵³⁵ MSL : 1389.12.20.

²⁵³⁶ Ancien nom de la province du Hwanghae.

²⁵³⁷ KRS : 45, 8a, 1389.12.19.

²⁵³⁸ CHTB : j. 5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1389.12 ; j. 3, « Chronique des troubles japonais du Guangdong » (廣東倭變紀), 1389.12. Nous émettons toutefois quelques réserves quant à la véracité de l'attaque du Zhejiang, datée du même mois où celle du Shandong fut rapportée dans les MSL. Or, selon le *Chouhai tubian*, cette attaque au Zhejiang cibra le district de Ninghai (寧海縣). Nous ignorons la source sur laquelle se fonde le *Chouhai tubian* pour cette entrée, mais si Zheng Ruoceng s'appuya sur les MSL, il est alors possible qu'il ait confondu la garde de Ninghai, au Shandong, avec le district de Ninghai, au Zhejiang. Cela est d'autant plus probable que la partie du *Chouhai tubian* relative aux attaques japonaises au Shandong ne rapporte aucune attaque dans cette zone cette année.

²⁵³⁹ Cf. *infra*, p. 604.

cour reçut un rapport du Chōlla expliquant qu'une flotte japonaise composée de neuf navires avait été aperçue faisant voiles vers le nord-ouest²⁵⁴⁰. Aucune attaque ne fut toutefois recensée sur le rivage occidental de la péninsule coréenne cette année, aussi semble-t-il que la flotte en question fût directement voile vers la Chine, une supposition d'ailleurs corroborée par le fait que les autorités des Ming rapatrièrent au 2^e mois de 1402 trois captifs coréens qui s'étaient enfuis des rangs des pirates au Liaodong²⁵⁴¹. Notons également que le *Chouhai tubian*, le *Jiajing Ningbofuzhi* et le *Mingshi* rapportent la présence d'une flotte au Zhejiang en 1401, qui razzia le district de Xiangshan (象山縣) sur la côte entre Ningbo et Taizhou²⁵⁴², et le bataillon (*qianhusuo* 千戶所) de Puqi (蒲岐²⁵⁴³). Compte tenu du calendrier de navigation imposé par le régime des vents, ces déprédations furent sans doute commises par un groupe distinct du premier²⁵⁴⁴. Nous possédons ainsi quelques informations relatives à l'activité pirate en Chine durant les années 1398-1402, mais il est probable que certaines affaires furent omises en raison de l'absence de Shilu. Le Tableau 9 répertorie les attaques dans le Nord et le Sud de la Chine entre 1389 et 1419, sur la base des sources chinoises et coréennes²⁵⁴⁵.

Tableau 9 : Présence de flottes pirates dans le Sud et le Nord de la Chine, 1389-1419

Année	1389	1390	1391	1392	1393	1394	1395	1396	1397
Nord	X(12)					X			
Sud	X		X		X (1)	X (9)			
Année	1398	1399	1400	1401	1402	1403	1404	1405	1406
Nord	X (24)	X		X					X
Sud	X (30)			X			X (11)	X	
Année	1407	1408	1409	1410	1411	1412	1413	1414	1415

²⁵⁴⁰ CWS : 1401.7.8 [1].

²⁵⁴¹ CWS : 1402.2.15 [3].

²⁵⁴² *Jiajing Ningbofuzhi* : j.6, 1401 ; MS : 177 (易紹宗傳).

²⁵⁴³ Correspond à l'actuel Puqizhen (蒲岐鎮), ville de Leqing (樂清市) à Wenzhou (溫州). Cf. CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1401.

²⁵⁴⁴ Selon le CHTB, ces attaques eurent lieu au 9^e mois, à une époque de l'année où les vents dominants soufflent vers le sud-ouest.

²⁵⁴⁵ Les chiffres entre parenthèses rapportent le nombre de navires au sein de la flotte. Ils proviennent tant des sources chinoises que coréennes.

Nord		X (15)	X (15)						X
Sud			X	X	X		X (80)		
Année	1416	1417	1418	1419					
Nord	X (32)	X		X (32-39)					
Sud	X (30)	X (80)	X (100)	X (90)					

Nous voyons ainsi que les attaques se poursuivirent de façon sporadique durant les années 1390 et 1400, avant de s'intensifier dans les années 1410. Si les effectifs des flottes sont rapportés de façon moins systématique dans les sources chinoises que coréennes, il est clair que les groupes actifs en Chine suivirent la même tendance au rétrécissement que les flottes que sur les côtes coréennes durant les années 1389-1390. À quelques exceptions près, les flottes rassemblaient une dizaine de navires, parfois moins. Cela se comprend aisément en ce qui concerne les flottes actives dans le Nord de la Chine, puisqu'il s'agissait des mêmes groupes que ceux qui ravageaient les côtes coréennes, mais cette même tendance peut également être observée dans le Sud. Le groupe qui attaqua Jinxiang (金鄉 ; sur la côte au sud du Zhejiang) en 1393 ne comptait qu'un seul navire, si l'on en croit le *Jiajing Ningbofuzhi*²⁵⁴⁶. Celui qui attaqua cette même localité l'année suivante en comptait à peine neuf²⁵⁴⁷. Les attaques commises durant les années 1400 en particulier semblent avoir été d'une ampleur réduite. Au 8^e mois de 1406, le Chosŏn renvoya au Liaodong vingt-cinq Chinois, chargés de convoier les redevances de la cour de Taicang à Beijing, et qui avaient dérivé vers les côtes du Chŏlla après avoir été attaqués par des pirates Japonais²⁵⁴⁸. La date et lieu de l'attaque du convoi ne sont pas indiqués, mais le *Jiajing Ningbofuzhi* mentionne toutefois que les pirates japonais attaquèrent cette année un convoi de grain à Shamen (沙門²⁵⁴⁹) au Shandong. Ainsi, le groupe pirate n'attaqua pas les côtes chinoises, mais tenta plutôt d'embusquer les convois de taxes des

²⁵⁴⁶ *Jiajing Ningbofuzhi* : j.22, « livre de la défense maritime » (海防書), 1393.8.

²⁵⁴⁷ CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1394 ; *Jiajing Ningbofuzhi* : j.22, « livre de la défense maritime » (海防書), 1394.2.

²⁵⁴⁸ CWS : 1406.8.17 [3].

²⁵⁴⁹ Il s'agit de l'actuelle île de Changshan (長山島), au large de Penglai, au Shandong.

Ming. Malheureusement pour lui, il fut repoussé par l'armée et poursuivi jusque dans les eaux coréennes, où la totalité de ses navires furent envoyés par le fond²⁵⁵⁰. Les seules flottes qui semblent avoir causé des dégâts significatifs en Chine sont celles qui sévirent entre 1397 et 1399 et entre 1408 et 1409²⁵⁵¹.

Nonobstant ces quelques exceptions, les années 1389-1409 furent ainsi principalement marquées tant en Chine qu'en Corée par l'activité de flottes de taille largement inférieure à celles de la période précédente, et dont la violence des attaques s'amointrit au fil du temps. Ces années pourraient ainsi être qualifiées de période de crise pour la piraterie japonaise, dont l'activité marqua très nettement le pas, et ce en dépit de son retour sur les côtes chinoises.

III.1.A.2 L'activité des grandes flottes des années 1390 et 1400

Si la majeure partie des années 1389-1409 fut marquée par la déliquescence progressive des grandes flottes, celles-ci ne disparurent pas pour autant d'un seul coup. Comme le montre le Tableau 8, plusieurs flottes de grande taille, dont le nombre semblait dépasser la vingtaine de navires, sévirent en mer de Chine orientale. Parmi celles-ci, celle qui sévit entre 1396 et 1400 — car comme nous le verrons, il s'agissait selon toute vraisemblance du même groupe — sembla se distinguer tant par son ampleur que le déroulement de sa campagne. En effet, au 8^e mois de 1396, une flotte qui selon les annales véridiques comptait quelques cent vingt navires attaqua la côte en face de Tsushima, parvenant à faire tomber les défenses des villes fortifiées de Tongnae (東萊²⁵⁵²), Kijang (機張²⁵⁵³) et Tongp'yǒng (東平²⁵⁵⁴), et s'empara de surcroît de seize navires militaires des casernes de la côte²⁵⁵⁵, puis de neuf autres quelques jours plus tard²⁵⁵⁶, soit un total de vingt-cinq navires de guerre coréens. Cela faisait des années que la marine coréenne

²⁵⁵⁰ *Jiajing Ningbofuzhi* : j.22, « Livre de la défense maritime » (海防書), 1406.

²⁵⁵¹ Nous décrivons les mouvements de cette flotte brièvement plus bas. Cf. *infra*, p. 567.

²⁵⁵² Actuel *ku* de Tongnae (東萊區), à Pusan.

²⁵⁵³ Actuel *kun* de Kijang (機張郡), dépendant de l'agglomération étendue de Pusan (釜山廣域市).

²⁵⁵⁴ Dans l'actuelle ville de Pusan.

²⁵⁵⁵ CWS : 1396.8.9 [3].

²⁵⁵⁶ CWS : 1396.8.18 [2].

n'avait pas essuyé de telles pertes. La flotte pirate remonta ensuite la côte orientale de la péninsule, pénétrant également dans l'enceinte de la ville de Yŏnghae (寧海²⁵⁵⁷).

Aucune attaque n'étant signalée au 9^e mois, il est possible que la flotte rentrât à Tsushima, mais les pillages reprirent à la fin du 10^e mois, lorsque les pirates tentèrent à nouveau de pénétrer dans l'enceinte de Tongnae. Tenus en échec par l'armée défensive, les Japonais se replièrent mais incendièrent au passage vingt-et-un navires militaires et tuèrent deux commandants de la marine coréenne²⁵⁵⁸, portant ainsi les pertes du Chosŏn à quarante-six navires en deux mois. Au vu d'un tel bilan, la campagne pirate fut l'une des plus féroces et destructrices des années 1390 et 1400. Les pirates remontèrent ensuite la côte du Kyŏngsang du Nord, jusqu'à la limite avec le Kangwŏn au 11^e mois²⁵⁵⁹, mais furent tenus en échec par les troupes coréennes. Finalement, au 12^e mois, soixante navires et trois mille pirates²⁵⁶⁰ débarquèrent sur la petite île de Ch'uksan (丑山島 ; à Yŏnghae²⁵⁶¹, prov. Kyŏngsang du Nord), mais au lieu d'envahir, leur chef, qui n'était nul autre que le célèbre pirate Sōda Saemontarō (早田左衛門太郎 ; ?-1428 ?²⁵⁶²), proposa de déposer les armes en échange de vivres et de terres au Chosŏn²⁵⁶³. Nous reviendrons sur cette affaire, car il s'agit d'un évènement central pour comprendre l'évolution de la piraterie à partir de cette époque. Notons simplement pour l'heure que la cour accepta d'ouvrir des négociations, mais celles-ci furent semées d'embûches. La flotte s'enfuit une première fois à Tsushima parce qu'elle avait été faussement avertie du fait que la cour leur tendait un piège²⁵⁶⁴, mais revint au 4^e mois de 1397 dans le Kyŏngsang pour conclure sa reddition. Alors que le chef pirate se rendait à la capitale par les voies terrestres, l'Envoyé Pacificateur en chef du Chŏlla et du Kyŏngsang Pak Chaan (朴子安 ; ?-1408), dans un excès de zèle et contrevenant aux ordres de la cour, voulut saisir l'occasion pour attaquer les vingt-quatre navires de la flotte japonaise au mouillage. Malheureusement pour lui, son coup échoua et les pirates prirent le large²⁵⁶⁵. Pak Chaan tenta de les poursuivre jusqu'à

²⁵⁵⁷ Dans l'actuel *kun* de Yŏngdŏk (盈德郡), prov. Kyŏngsang du Nord. CWS : 1396.8.23 [1].

²⁵⁵⁸ CWS : 1396.10.27 [1].

²⁵⁵⁹ CWS : 1396.11.2 [1] ; 1396.11.5 [1] ; 1396.11.17 [1].

²⁵⁶⁰ CWS : 1445.2.23 [2]. Le fait que la flotte à cet instant était deux fois moins imposante que lorsqu'elle fut signalée pour la première fois au 8^e mois suggère que le chiffre de 120 navires, qui paraît largement au-dessus des effectifs des flottes pirates durant les années 1390, est en réalité très exagéré.

²⁵⁶¹ Au niveau de l'actuel port de Ch'uksan (丑山), district de Yŏngdŏk (盈德郡 ; prov. Kyŏngsang du Nord). Ch'uksan était autrefois une île, mais elle est aujourd'hui reliée au continent.

²⁵⁶² Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

²⁵⁶³ CWS : 1396.12.9 [1].

²⁵⁶⁴ CWS : 1397.1.28 [3].

²⁵⁶⁵ CWS : 1397.4.6 [4].

Chinp'o (prov. Ch'ungch'öng du Sud), mais omit d'avertir la cour de la situation²⁵⁶⁶, aussi la côte occidentale fut-elle prise de court par l'arrivée de cette flotte qui attaqua Haeju le 12 du 5^e mois²⁵⁶⁷, et Ongjin (甕津)²⁵⁶⁸ deux jours plus tard, incendiant deux navires militaires au passage²⁵⁶⁹. Les pirates longèrent ensuite la côte jusque dans le P'yöng'an du Nord²⁵⁷⁰. Il semble qu'ils pillèrent pendant plusieurs semaines toute la côte entre le Hwanghae et l'embouchure du Yalu, puis restèrent dans la zone au moins jusqu'au début du 10^e mois, détruisant un grand nombre de navires militaires coréens²⁵⁷¹. Finalement, la cour ordonna aux navires partis à la poursuite des pirates de rentrer au port pour hiverner²⁵⁷².

La flotte pirate, quant à elle, ne rentra pas au Japon : côté chinois, les *Shilu* rapportent en effet que les pirates japonais débarquèrent à Ninghai (寧海) au Shandong²⁵⁷³, massacrèrent la garnison locale et pillèrent les environs, avant d'être finalement repoussés par l'armée qui en tua une trentaine²⁵⁷⁴. Par ailleurs, au 2^e mois de 1398, une flotte pirate comptant une trentaine de navires et quelques deux milles hommes attaqua les côtes du Zhejiang, autour de Chumen (楚門), entre Taizhou et Wenzhou²⁵⁷⁵. Compte tenu de l'ampleur de ce groupe comparable à la flotte active au Chosön et dans le nord de la Chine en 1397, il est envisageable que les deux affaires fussent perpétrées par le même groupe. Cependant, comme nous l'avons expliqué dans la partie précédente, l'axe Shandong-Jiangnan le long des côtes du Jiangsu ne semblait pas faire partie des routes couramment employées par les flottes pirates, si bien qu'il est impossible de déterminer si ces deux séries d'attaques furent ou non le fait du même groupe, d'autant que l'activité pirate en Chine durant le règne de Jianwen (1398-1402) est très mal documentée.

²⁵⁶⁶ CWS : 1397.5.18 [1].

²⁵⁶⁷ CWS : 1397.5.14 [1].

²⁵⁶⁸ Le district de 1^e classe d'Ongjin (甕津郡) se situait juste au sud de la pointe occidentale du Hwanghae.

²⁵⁶⁹ CWS : 1397.5.15 [2].

²⁵⁷⁰ CWS : 1397.5.22 [1] ; 1397.5.27 [1].

²⁵⁷¹ CWS : 1397.5.29 [1] ; 1397.6.5 [1] ; 1397.6.18 [1] ; 1397.6.27 [1] ; 1397.7.3 [1] ; 1397.8.5 [1] ; 1397.8.14 [2] ; 1397.9.4 [1].

²⁵⁷² CWS : 1397.10.1 [3].

²⁵⁷³ Sur la côte nord du Shandong, actuelle ville de Yantai (烟台市).

²⁵⁷⁴ Cette série d'affaires est rapportée au début du 2^e mois de 1398 (MSL : 1398.2.8), mais comme nous l'avons expliqué, il s'écoule généralement un laps de temps de plusieurs semaines, voire plusieurs mois entre le moment où se produit une affaire et le moment où elle est rapportée dans les sources chinoises.

²⁵⁷⁵ MSL : 1398.2.20 ; CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1398.

Il faut attendre le 9^e mois de 1399 pour qu'une grande flotte cible à nouveau les côtes coréennes, mais celle-ci fit directement son apparition dans le P'yŏng'an du Nord²⁵⁷⁶, c'est-à-dire à la frontière avec le Liaodong. Les pirates s'attardèrent dans la zone et pillèrent les côtes du Hwanghae le mois suivant, où ils incendièrent un navire militaire, tuant cinquante soldats coréens²⁵⁷⁷. Finalement, le 8 du 11^e mois, les sources coréennes rapportèrent que la flotte japonaise vint négocier son désarmement avec les autorités du Chosŏn²⁵⁷⁸ :

倭船七艘, 至西北面宣州請降, 遣降倭 仇陸、藤昆招諭之, 仍賜陸鞍馬衣冠。
初, 倭寇侵掠大明沿海之地, 以及我豐海道西北面等處。及聞其六州牧高義弘
起兵擊殲三島之爲賊者, 恐禍及己, 遂乞降

« Sept navires japonais sont arrivés à Sŏnju dans le Cercle du Nord-Ouest et ont demandé à se rendre. [La cour] dépêcha les transfuges japonais Kuyuk et Tŭnggon pour les persuader [de le faire]. Puis, [le roi] a fait don à [Ku]yuk d'un cheval scellé, de vêtements et d'un couvre-chef. Au début, les Japonais pillaient les zones côtières de la Chine, et arrivèrent au P'unghae²⁵⁷⁹ et dans le Cercle du Nord-Ouest de notre territoire. Quand ils apprirent que le Préfet des Six Provinces Kō Yoshihiro²⁵⁸⁰ avait dépêché une armée pour abattre les pirates des Trois Îles, et demandèrent finalement à se rendre, craignant que le malheur les atteigne à leur tour. »

Le passage indique très clairement que la flotte qui attaqua la côte nord-ouest de la péninsule à partir du 9^e mois revenait du Nord de la Chine. En raison de l'état des sources chinoises, il est difficile de dire depuis quand celle-ci était en Chine, mais il est intéressant de noter que les sources coréennes ne rapportent pas de passage d'un groupe pirate le long de ses côtes depuis la fin de 1397, quand le précédent s'était enfui au Liaodong. De plus, selon le passage cité des Annales véridiques, lorsque les pirates accostèrent au Chosŏn, ils ignoraient que Ōuchi Yoshihiro avait défait les troupes des Shōni et des

²⁵⁷⁶ CWS : 1399.9.10 [9].

²⁵⁷⁷ CWS : 1399.10.1 [1] ; 1399.10.19 [4] ; 1399.10.19 [6].

²⁵⁷⁸ CWS : 1399.11.8 [2].

²⁵⁷⁹ Ancien nom du Hwanghae.

²⁵⁸⁰ C'est-à-dire Ōuchi Yoshihiro (大内義弘 ; 1356-1399).

Kikuchi²⁵⁸¹. Or, cette bataille eut lieu au 10^e mois de 1398, ce qui signifie que la flotte avait quitté le Japon au plus tard à cette date. Il est ainsi probable qu'il s'agisse de la même flotte que — ou à défaut d'une partie de²⁵⁸² — celle qui s'était présentée sur les côtes coréennes au 4^e mois de 1397 pour déposer les armes. Celle-ci aurait donc pris la fuite le long de la côte occidentale coréenne avant de traverser en Chine, où elle erra ainsi pendant plus d'une année, trouvant probablement refuge dans les îles chinoises vidées de leur population²⁵⁸³, avant de revenir en Corée et de finalement accepter de déposer les armes. Les négociations pour le désarmement de cette flotte se poursuivirent jusqu'au 4^e mois de 1400, date à laquelle les derniers pirates acceptèrent de se rendre²⁵⁸⁴.

Il ne fait aucun doute que la reddition de cette flotte, qui devrait donc être interprétée comme étant la conclusion de la reddition de 1396 plutôt que comme deux affaires distinctes, marqua un véritable tournant dans l'activité pirate en Corée. Comme nous l'avons vu, la taille des flottes diminua drastiquement durant les années 1400, au point que rares furent celles qui étaient encore en mesure de rassembler plus d'une poignée de navires. Les deux exceptions notables furent celle de 1406, dont nous avons déjà parlé plus haut²⁵⁸⁵, et celle de 1408 et 1409, forte d'une quinzaine de navires, qui remonta la côte occidentale du Chosŏn entre le Chŏlla et le P'yŏng'an du Nord entre le 1^{er} et le 7^e mois²⁵⁸⁶, avant de se rendre dans le Nord de la Chine. Alertée par la présence de cette flotte, la cour impériale ordonna à l'armée du Shandong (quelques six mille hommes) de patrouiller la zone autour de l'île de Shamen (沙門島²⁵⁸⁷), c'est-à-dire le détroit entre la pointe du Liaodong et Dengzhou. Compte tenu du décalage qui existe entre le moment où une flotte attaque les côtes et le moment où l'affaire est rapportée à la cour, il est probable que la flotte soit présente dans les eaux chinoises depuis déjà un certain temps. Selon le *Chouhai tubian*, la flotte pirate pilla cette même année toute la côte allant de la

²⁵⁸¹ Cf. *infra*, p. 590.

²⁵⁸² Ce document ne mentionne que sept navires à Sŏnju (宣州 ; prov. P'yŏng'an du Nord), mais il semble que d'autres navires déposèrent également les armes sur les côtes du Hwanghae, à Haeju. Le nombre total de navires n'est pas précisé, mais elle en comptait au minimum quatre, qui s'ajoutent donc aux sept présents à Sŏnju. Cf. CWS : 1400.1.10 [6].

²⁵⁸³ Cf. *supra*, p. 288.

²⁵⁸⁴ CWS : 1400.4.1 [5].

²⁵⁸⁵ Cf. *supra*, p. 553.

²⁵⁸⁶ CWS : 1408.1.23 [2] ; 1408.2.3 [2] ; 1408.2.30 [1] ; 1408.3.6 [2] ; 1408.3.8 [2] ; 1408.3.26 [1] ; 1408.5.14 [2] ; 1408.5.14 [3] ; CWS : 1408.5.15 [2] ; CWS : 1408.6.14 [1] ; CWS : 1408.6.24 [1] ; CWS : 1408.7.5 [3].

²⁵⁸⁷ Actuelle île Changshan (長山島), en face de Penglai. MS� : 1408.12.11.

garde de Ninghai (寧海衛²⁵⁸⁸) jusqu'à la baie d'Aoshan (鰲山²⁵⁸⁹), en passant par la garde de Chengshan (*Chengshanwei* 成山衛), sur la pointe orientale du Shandong²⁵⁹⁰. Il est donc hautement probable qu'elle pénétra au Liaodong depuis le Chosŏn au 7^e ou 8^e mois, s'attarda dans la zone, puis traversa du Liaodong vers le nord du Shandong, avant de longer la côte d'abord vers l'est, puis de contourner la pointe de la péninsule et de longer ensuite la côte en direction du sud-ouest. Il semble que les Japonais restèrent dans la zone jusqu'au début de 1409. En effet, le 9 du 1^{er} mois, la cour impériale apprit que les pirates avaient attaqué le bataillon de Donghai (東海), dans la baie de Haizhou, tout au nord du Jiangsu, puis s'étaient retirés sur l'île de Yingyou (鷹遊島 ; actuelle île Liandao 連島). Les *Shilu* notent à cette occasion que ce groupe s'attarda sur les côtes et ne se retira pas²⁵⁹¹, aussi faut-il en déduire qu'il s'agit d'une seule et même flotte qui fut présente dans la zone depuis des mois²⁵⁹². Elle réapparut ensuite sur les côtes coréennes au 2^e mois de 1409. Les Annales véridiques mentionnent en effet clairement que celle-ci arriva de Chine au Cap de Changsan (長山串), point le plus occidental du Hwanghae faisant directement face au Shandong. Là, les pirates capturèrent un soldat local pour obtenir des informations sur l'état des défenses, et apprenant que la zone était solidement gardée, décidèrent de relâcher dix-sept captives coréennes qu'ils avaient enlevées l'été précédent ²⁵⁹³, probablement dans le but de s'attirer les bonnes grâces des autorités coréennes afin que celles-ci les laissent rentrer sans encombre au Japon.

Cette flotte occasionna ainsi de nombreux dégâts au Chosŏn, mais après son départ, les côtes de la péninsule coréenne n'eurent plus à souffrir d'attaques de grandes flottes pirates, exception faite des événements de 1419. Le Chosŏn parvenait enfin à pacifier ses mers, tandis que la Chine, de son côté, eut bientôt à faire face à une forte résurgence de l'activité pirate.

²⁵⁸⁸ Située au niveau de l'actuel district de Zhifu (芝罘區), à Yantai (烟台市).

²⁵⁸⁹ Au niveau de l'actuelle ville de Qingdao (青島市), au sud du Shandong.

²⁵⁹⁰ CHTB : j.7, « Chronique des troubles japonais du Shandong » (山東倭變紀), 1408.

²⁵⁹¹ MSL : 1409.1.9.

²⁵⁹² Les MSL mentionnent également à la fin du 3^e mois que des pirates japonais présents sur l'île de Lingshan (靈山) à Qingzhou (青州 actuelle Qingdao), sur la côte sud du Shandong furent refoulés. De nombreux pirates furent alors tués ou se noyèrent. Le reste profita de la nuit pour se retirer. Ils furent poursuivis ensuite jusqu'à Jinzhou (金州), sur la pointe du Liaodong, et de là vers la frontière coréenne, mais les pirates parvinrent à fuir (MSL : 1409.3.29).

²⁵⁹³ CWS : 1409.2.18 [1].

III.1.B. Un renouveau de l'activité pirate durant les années 1410

Si durant les années 1400 la piraterie japonaise semblait jeter ses derniers feux, les années 1410 furent marquées par un net regain d'intensité. Celle-ci atteignit alors des proportions comparables à celles qu'elle avait connu durant la seconde moitié du XIV^e siècle. Mais à l'inverse du siècle précédent, les flottes semblèrent se désintéresser presque entièrement des côtes coréennes, et de concentrer leurs razzias sur les rivages chinois. La présente partie s'attachera ainsi à décrire ce regain d'intensité, puis dans un second temps examinera de plus près cette activité afin de démontrer que les attaques répertoriées en Chine furent en réalité le fait de deux grandes flottes.

III.1.B.1 Une activité concentrée sur les côtes chinoises

Si l'activité pirate connut une nette accélération au cours des années 1410, tous les rivages de la mer de Chine ne furent pas ciblés avec la même violence. De fait, aucune attaque par une flotte de grande ampleur n'est à déplorer dans la péninsule coréenne, seule l'île de Cheju subissant une attaque de grande envergure en 1415, lorsque vingt-trois navires japonais attaquèrent l'île de Cheju, brûlèrent les habitations de la côte, et s'emparèrent des hommes et des biens²⁵⁹⁴. Nous ignorons les raisons qui poussèrent les pirates à attaquer l'île cette année alors qu'ils semblaient sciemment éviter le territoire du Chosŏn durant ces années²⁵⁹⁵. De fait, la totalité des grandes campagnes répertoriées

²⁵⁹⁴ CWS : 1415.5.18 [3].

²⁵⁹⁵ Notons cependant qu'en 1429, le gouverneur du Hwanghae signala dans une adresse au trône qu'au 5^e mois de 1415 (le même mois que l'attaque à Cheju), un navire pirate se cachait dans l'île de Ch'o (椒島), sur la côte ouest de la province, et que le navire profita de la nuit pour attaquer P'ungch'ŏn (豐川 ; actuel *myŏn* de P'unghae 豊海面) district de Songhwa 松禾郡, prov. Hwanghae du Sud), tuant ou enlevant de nombreux habitants (CWS : 1429.6.6 [2]). Dans la mesure où il s'agit d'un document plus tardif, il est possible qu'il comporte quelques imprécisions, mais il suggère que la flotte pirate fit route vers le nord après avoir attaqué Cheju (comme nous l'expliquerons plus bas, elle se rendait vraisemblablement dans le Nord de la Chine), et que l'un de ses navires (mais pas la flotte dans son ensemble) commis des violences au Chosŏn au cours de sa navigation. Le cas suggère qu'il pouvait arriver que des violences soient commises sur la côte coréenne en marge des navigations de ces grandes flottes, mais qu'elles ne ciblaient pas la péninsule coréenne.

dans ces années eurent pour cible les côtes chinoises, tant dans le Nord que le Sud. En 1410, une flotte pirate s'attaqua aux fortins des bataillons de Dajin (大金) et de Dinghai (定海) de la garde de Funing (福寧衛) ainsi que le district de Luoyuan (羅源縣), au nord de Fuzhou (Fujian). Les Japonais s'emparèrent des deux fortins, puis pillèrent la zone, tuant, blessant ou capturant un grand nombre de soldats et d'habitants, et s'emparant de grandes quantités d'armes et de fournitures militaires. Profitant de ce succès, ils assiégèrent ensuite la forteresse de la garde de Pinghai (平海衛²⁵⁹⁶). Les combats se poursuivirent de l'heure du dragon (7h-9h) à l'heure du chien (19h-21h), mais les pirates, ne parvenant pas à percer les défenses chinoises, finirent par se replier. Durant sa retraite, ils rencontrèrent les armées des bataillons de Dajin et Fuzhou, qui étaient semble-t-il venues porter secours aux assiégés, et leur infligèrent également une lourde défaite. Les pirates quittèrent ensuite les eaux chinoises²⁵⁹⁷, peut-être via la route des Ryūkyū, toute proche. Si les sources ne fournissent aucune donnée chiffrée quant aux effectifs de cette flotte, le déroulement des événements montre très clairement qu'il s'agissait d'un groupe d'ampleur conséquente.

Cette affaire donna le ton pour la toute la décennie qui suivit. À l'exception des années 1412 et 1414, exemptes d'attaques, les côtes chinoises furent la cible constante de razzias. Certaines se portaient dans le Nord de la Chine, à l'instar de celle qui ébranla le Liaodong en 1415. Selon le rapport d'un ambassadeur du Chosŏn présent en Chine cette année, un groupe de pirates japonais ravagea Lüshun (旅順 ; au sud du Liaodong) au début du 7^e mois, massacra vingt mille personnes et en captura cent cinquante. Ils incendièrent également la flotte de la garnison de Dengzhou, avant de s'en aller²⁵⁹⁸. Si le chiffre de vingt mille personnes massacrées paraît exagéré, les dégâts n'en furent pas moins considérables. L'ampleur de la flotte n'est pas directement mentionnée, mais nous supposons qu'il s'agissait de la même que celle qui avait pillé les côtes de Cheju deux mois

²⁵⁹⁶ Actuelle localité de Pinghaizhen (平海镇), à Putian (莆田市), sur la côte du Fujian entre Fuzhou et Quanzhou.

²⁵⁹⁷ L'attaque est rapportée dans les MSL au 11^e mois (MSL : 1410.11.11), au moment où la responsabilité des officiers chinois qui avaient failli à leur mission fut mise en cause à la cour, mais comme nous l'avons déjà expliqué, cela ne signifie pas nécessairement que l'attaque eut lieu à ce moment. Les faits peuvent dater de plusieurs mois avant l'entrée dans les MSL, probablement avant le renversement des vents en automne (9^e mois), car les pirates avaient besoin des vents d'été (5^e-8^e mois) pour rentrer au Japon, comme nous l'avons expliqué plus haut (cf. *supra*, « II.1.B.2 Les routes de la piraterie »).

²⁵⁹⁸ CWS : 1415.7.23 [1] ; MSL : 1415.12.14 ; 1415.12.16. Les MSL ne rapportent cette affaire qu'au 12^e mois, au moment où la cour punit les généraux responsables, mais les sources coréennes nous permettent de dater précisément l'affaire, qui eut lieu au début du 7^e mois.

plus tôt et qui comptait alors vingt-trois navires²⁵⁹⁹. Si cette attaque fut particulièrement coûteuse pour les populations côtières, c'est surtout au Jiangnan qu'eurent lieu les affaires les plus impressionnantes. Citons par exemple celle qui survint en 1418, lorsqu'une flotte regroupant près de cent navires et quelques sept mille pirates débarqua sur la rive nord de la baie de Hangzhou²⁶⁰⁰ et attaqua la forteresse de la garde de Jinshan (金山衛). L'armée défensive, séparée en deux sections, décida d'opérer une sortie pour affronter les pirates en rase campagne, mais la section qui sortit par la porte sud fut immédiatement défait par les Japonais, et ces derniers en profitèrent pour pénétrer dans la forteresse et détruire les ponts qui enjambaient les douves, bloquant ce faisant le reste de l'armée défensive à l'extérieur de l'enceinte. Celle-ci se retourna alors contre les navires des Japonais, dont elle parvint à détruire une dizaine, coupant ainsi la retraite à une partie des assaillants, puis reprit la forteresse, infligeant finalement une lourde défaite à l'envahisseur²⁶⁰¹. Cette attaque ne fut donc pas un franc succès pour les pirates, mais il est important de relever ici qu'un groupe possédant d'aussi vastes effectifs était de taille comparable, et sans doute même plus grand que bon nombre des grandes flottes qui avaient ravagé le Koryō au XIV^e siècle. La piraterie japonaise avait ainsi clairement retrouvé toute sa vigueur durant les années 1410, mais concentrait désormais ses efforts sur les rivages chinois.

III.1.B.2 L'émergence de deux grandes flottes

L'examen de l'activité pirate en Chine durant les années 1410 suggère que durant cette période, l'essentiel des attaques fut principalement perpétré par deux groupes, l'un se concentrant sur les côtes du Jiangnan (nous le dénommerons « flotte du Sud »), et l'autre ciblant principalement les côtes du Nord de la Chine et, dans une moindre mesure, les côtes du Jiangnan (nous le dénommerons « flotte du Nord »). L'activité de ces deux groupes est suggérée par la relative constance des effectifs des flottes année après année. En effet, si l'on consulte à nouveau le Tableau 8, on observe que dans la majeure partie

²⁵⁹⁹ Comme nous l'avons expliqué, le même mois que l'attaque à Cheju, un navire pirate, apparemment isolé, commit des violences sur la côte du Hwanghae, une affaire qui suggère que cette flotte, après avoir attaqué Cheju, remonta la côte occidentale de la Corée pour se porter au Liaodong.

²⁶⁰⁰ MSL : 1418.5.4.

²⁶⁰¹ CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1418.

des cas, les effectifs des grandes flottes entre 1410 et 1419 — lorsqu'ils sont mentionnés — variaient fortement, de 23 jusqu'à 100 navires²⁶⁰². Toutefois, à y regarder de plus près, il semble que ces chiffres puissent être regroupés en deux ensembles : un premier oscillant autour de la trentaine de navires (entre 24 et 39), et un second comptant entre 80 et 100 navires. De plus, ces deux ensembles semblent être répartis géographiquement entre le Nord et le Sud de la Chine. Le Tableau 10 récapitule les mentions des effectifs des flottes présentes en Chine, sur la base des sources chinoises et coréennes :

Tableau 10 : Effectifs des flottes pirates dans le Nord et le Sud de la Chine, 1410-1419

Année	Attaques ciblant le Nord de la Chine	Attaques ciblant le Sud de la Chine
1413		80 navires ²⁶⁰³ , 3000 pirates ²⁶⁰⁴
1415	23 navires ²⁶⁰⁵ ?	
1416	32 navires ²⁶⁰⁶	30 navires, 3000 pirates ²⁶⁰⁷
1417		80 navires ²⁶⁰⁸ , 4 000 pirates ²⁶⁰⁹
1418		150 navires (selon les sources coréennes ²⁶¹⁰), 100 navires et 7000 pirates (selon les sources chinoises ²⁶¹¹)
1419	Entre 32 et 39 navires ²⁶¹²	90 navires ²⁶¹³

²⁶⁰² Notons également que dix navires furent repérés dans la baie de Hangzhou au 2^e mois de 1419 (MSL : 1419.2.16), mais comme nous l'expliquons plus bas, il pourrait s'agir d'un détachement d'une des deux grandes flottes actives en Chine et au Chosŏn plus tard dans l'année (cf. *infra*, « III.1.C.1 La campagne pirate de 1419 »).

²⁶⁰³ CWS : 1412.12.13 [2].

²⁶⁰⁴ MSL : 1413.1.21.

²⁶⁰⁵ CWS : 1415.5.18 [3].

²⁶⁰⁶ MSL : 1416.6.24.

²⁶⁰⁷ MSL : 1416.5.26.

²⁶⁰⁸ CWS : 1417.5+.9 [5].

²⁶⁰⁹ MSL : 1417.6.15.

²⁶¹⁰ CWS : 1418.3.20 [1].

²⁶¹¹ MSL : 1418.5.4 ; CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1418.

²⁶¹² Cf. *infra*, « III.1.C.2 Les effectifs de la flotte de 1419 ».

²⁶¹³ MSL : 1419.6.4.

Nous remarquons ainsi qu'à une exception près, en 1416, la plupart des attaques perpétrées par le groupe comptant entre 23 et 39 navires sont concentrées dans le Nord, tandis que les déprédations commises par des flottes regroupant de 80 à 100 navires²⁶¹⁴ sont concentrées dans le Sud. Nous en déduisons ainsi que durant les années 1410, deux grandes flottes furent actives, l'une comptant une trentaine de navire et ciblant principalement le Shandong et le Liaodong (« la flotte du Nord »), et l'autre regroupant entre 80 et 100 navires et ciblant les côtes du Sud de la Chine (« la flotte du Sud »).

L'attaque contre Jinshan survenue en 1418 et que nous avons décrite plus haut fut commise par cette flotte du Sud. Son activité semble remonter aux années 1409-1410. En effet, si l'on consulte à nouveau le Tableau 9, il apparaît clairement que les attaques dans le Sud s'intensifièrent à partir de cette année. La première attaque en 1409 fut signalée au Guangdong. L'ampleur de la flotte n'est pas précisée, mais, considérant qu'elle parvint à s'emparer de Lianzhou (廉州²⁶¹⁵), elle rassemblait probablement des effectifs conséquents. Il en fut de même de même pour l'attaque de 1410, qui comme nous l'avons expliqué cibra les côtes du Fujian²⁶¹⁶. L'année suivante, des attaques furent signalées au Guangdong, les pirates parvenant à s'emparer de la forteresse du bataillon de Changhua (昌化), dans le Hainan, et tuant un grand nombre de soldats. Ils firent ainsi main basse sur les vivres, les armes, et des habitants de la région²⁶¹⁷.

Ces attaques au Guangdong et au Zhejiang suggèrent ainsi que les pirates empruntaient la route des Ryūkyū pour se rendre en Chine. Toutefois, des attaques furent également signalées au Zhejiang en 1411, dans la zone de Wenzhou et Taizhou²⁶¹⁸. Nous ignorons s'il s'agit du même groupe que celui qui cibra le Guangdong cette année, mais au-

²⁶¹⁴ Notons que les autorités coréennes furent averties en 1418 que la flotte qui s'apprêtait à traverser vers la Chine comptait 150 navires (CWS : 1418.3.20 [1]), mais seulement 100 navires furent signalés à Jinshan (MSL : 1418.5.4), aussi semble-t-il que les rapports reçus par le Chosŏn à cette occasion aient été exagérés. Cependant, si l'on fait abstraction de ce rapport, les effectifs rapportés dans les sources coréennes et chinoises semblent concorder.

²⁶¹⁵ CHTB : j.3, « Chronique des troubles japonais du Guangdong » (廣東倭變紀), 1409. Dans ce document, le toponyme de Leizhou fait probablement référence à la ville fortifiée où se trouvait à la fois le siège de la garde de Lianzhou et le centre administratif de la préfecture de Lianzhou. Cf. CHTB : j.3, « Carte des limites de la préfecture de Lianzhou » (廉州府境圖).

²⁶¹⁶ Cf. *supra*, p. 570.

²⁶¹⁷ MSL : 1411.2.26. Les *Shilu* rapportent cette affaire au 2^e mois, ce qui signifie qu'elle se produisit plusieurs semaines ou mois avant cette date, mais le *Chouhai tubian* (CHTB : j.3, « Chronique des troubles japonais du Guangdong » (廣東倭變紀), 1411) place cet évènement au 3^e mois, ce qui est contradictoire avec l'entrée des *Shilu*. Il s'agit donc d'une erreur du *Chouhai tubian*.

²⁶¹⁸ Les Japonais pillèrent ensuite la garde de Panshi (盤石衛 ; près de Wenzhou) (CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1411) ainsi que Songmen (松門 ; actuel Songmenzhen 松門鎮 à Taizhou) (*Jiajing Ningbofuzhi* : j.22, « Livre de la défense maritime » 海防書, 1411).

dès de cette date, les attaques ciblèrent exclusivement le Zhejiang et le sud du Jiangsu²⁶¹⁹, signe que les pirates empruntaient désormais en priorité la route hauturière, soit depuis les Gotō, soit depuis le Chōlla. L'utilisation de cette dernière route est d'ailleurs avérée par les sources coréennes. En effet, à la fin de l'année 1412, le seigneur de Tsushima prévint les autorités du Chosŏn qu'une flotte pirate projetait de partir piller les côtes chinoises, et qu'elle désirait faire étape dans les îles éloignées du sud de la Corée, notamment l'île d'Anbu (安釜島)²⁶²⁰, pour puiser de l'eau douce et chasser²⁶²¹. Dans la mesure où cette flotte attaqua ensuite le Zhejiang au début de 1413, nous pouvons en déduire qu'elle emprunta la route hauturière depuis les îles du sud-ouest de la Corée.

La flotte du Nord, quant à elle, empruntait la route côtière coréenne pour se rendre dans le Nord de la Chine. Ce fait est attesté par les mouvements de la flotte de 1415, décrits plus haut²⁶²², et ceux de la flotte de 1419, que nous décrirons en détail dans la partie suivante. Cependant, la flotte de 1419 démontre également que ce groupe ciblait parfois aussi le Jiangnan. En effet, comme nous l'expliquons plus bas, cette flotte fit semble-t-il d'abord voile vers le Jiangnan, avant de se diriger vers le Liaodong via la côte occidentale de la péninsule coréenne²⁶²³. De même, en 1416, la cour impériale fut elle-même avertie au 5^e mois qu'une flotte pirate regroupant trente navires et trois mille hommes avait été aperçue par la garde de Jinshan (金山衛), sur la rive nord de la baie de Hangzhou²⁶²⁴. Selon le *Chouhai tubian*, ils attaquèrent Chongming (崇明), dans l'embouchure du Yangzi, mais les autorités chinoises mobilisèrent une troupe de sept mille hommes pour les combattre,

²⁶¹⁹ Le *Jiajing Ningbofuzhi* relève cette intensification des attaques au Zhejiang, notant qu'à partir de 1411, les attaques autour de Songmen et Shayuan 沙園 (non identifié) furent quasi-annuelles (*Jiajing Ningbofuzhi* : j.22, « Livre de la défense maritime » 海防書, 1411).

²⁶²⁰ Le toponyme correspond probablement à l'actuelle île de Kōmun (巨文島), une des plus éloignées de la côte sud du Chōlla ; il n'apparaît dans les sources officielles qu'au cours de la première moitié du xv^e siècle, et disparaît entièrement après le règne de Sejong. À la même période, l'île de Kōmun est citée sous le nom d'île de Koch'o (孤草島) (la première occurrence date de 1424 ; cf. CWS : 1424.3.20 [3]), et est signalée comme étant fréquentée par les pêcheurs et pirates japonais (en 1440, Sō Sadamori demanda aux autorités coréennes d'autoriser les pêcheurs japonais de faire halte à Koch'o, car chaque année, entre quarante et quatre-vingt navires de pêche de Tsushima venaient pêcher dans la zone, explique-t-il ; cf. CWS : 1424.5.29 [3]). Par ailleurs, en 1406, les autorités coréennes fouillèrent l'île d'Anbu et y capturèrent un navire pirate (CWS : 1406.3.24 [4]), et elle est également décrite comme un lieu de défense stratégique (CWS : 1407.7.27 [2]). Or, juste à l'est de Kōmun se situe un groupe d'îles appelé « Sambu » (divisée entre la « Grande Sambu » (大三夫島) et la « Petite Sambu » (小三夫島)), peut-être une déformation de l'ancien toponyme d'Anbu, qui s'appliquait au début du Chosŏn à tout l'archipel de Kōmun, mais qui a ensuite été remplacé par le toponyme de Koch'o, avant de prendre finalement le nom de Kōmun à la fin du Chosŏn.

²⁶²¹ CWS : 1412.12.13 [2].

²⁶²² Cf. *supra*, p. 570.

²⁶²³ MSL : 1419.6.4.

²⁶²⁴ MSL : 1416.5.26.

parvenant ainsi à rétablir l'ordre dans la zone²⁶²⁵. Le mois suivant, la cour chinoise fut avertie que trente-trois navires japonais étaient venus faire halte dans l'île de Yangcun (楊村島 ; à la pointe sud-est du Shandong²⁶²⁶) de la garde de Jinghai (靖海衛)²⁶²⁷. Compte tenu des effectifs similaires des deux flottes et du calendrier des attaques (qui se produisirent au moment du renversement des vents saisonniers), il est probable qu'il s'agit de la même flotte, qui se déplaça du Jiangnan vers le Shandong. L'itinéraire de la flotte n'est pas connu, mais comme nous l'avons expliqué dans la partie précédente de cette étude, la route côtière entre le Jiangnan et le Shandong n'était guère fréquentée par les pirates, et les mouvements de la flotte de 1419 suggèrent plutôt qu'ils empruntaient la route côtière du Chosŏn lorsqu'ils se déplaçaient entre le Sud et le Nord de la Chine. Nous ignorons toutefois à partir de quand les pirates japonais commencèrent à entreprendre de telles navigations, et il pourrait s'agir d'une pratique nouvelle développée par cette flotte du Nord durant les années 1410.

Comme l'indique le Tableau 9, les razzias dans le Nord de la Chine furent principalement concentrées durant la période 1415-1419, seule l'année 1418 étant exempte d'attaques²⁶²⁸. Il semble ainsi que cette flotte du Nord fut active durant la seconde moitié des années 1415, et son activité culmina avec la campagne de 1419, qui comme nous allons le voir fut un désastre complet pour les pirates.

III.1.C. La campagne de 1419 : le raid pirate le mieux documenté

Aucune campagne pirate, pour toute la période considérée dans cette étude, n'est aussi bien documentée dans les sources que celle de la flotte du Nord en 1419. Les sources tant chinoises que coréennes fournissent de nombreuses explications au sujet des combats, mentionnent clairement que les attaques sont le fait du même groupe, fournissent de nombreuses informations au sujet de la taille de la flotte. Compte tenu de

²⁶²⁵ CHTB : j.6, « Chronique des troubles japonais du Zhili » (直隸倭變紀), 1416.

²⁶²⁶ Cf. ZHENG Liangsheng, 2013 : 93.

²⁶²⁷ MSL : 1416.6.24.

²⁶²⁸ Il est d'ailleurs possible qu'il s'agisse d'une lacune des sources, toutes les attaques n'étant pas répertoriées dans les textes chinois.

cette abondance de détails, qui permettent d'illustrer nombre des explications que nous avons fournies jusqu'ici au sujet de l'activité pirate, mais aussi du fait que les exactions de cette flotte au Chosŏn conduisirent les autorités coréennes à lancer une expédition punitive de grande ampleur contre Tsushima qui eut de profondes répercussions pour l'activité pirate, il nous semble important de nous attarder quelque peu sur cette campagne. Nous expliquerons ainsi dans cette partie le déroulement de la campagne, avant de nous intéresser aux diverses mentions de l'ampleur de ce groupe pour en déduire la taille totale de la flotte.

III.1.C.1 La campagne pirate de 1419

Depuis le début de l'année 1419, le Chosŏn recevait des rapports préoccupants sur la situation de Tsushima. L'île était alors en proie à une famine sévère, et de nombreux captifs chinois qui fuyaient le Japon pour se réfugier en Corée avertirent la cour du Chosŏn que les pirates se préparaient à attaquer la Chine au 3^e mois de l'année²⁶²⁹. Sans doute la campagne débuta-elle plus tôt que prévu, car le 16 du 2^e mois, le bataillon de Zhapu (乍浦) de la garde de Haining (海寧衛)²⁶³⁰ prévint qu'une flotte de plus d'une dizaine de navires avait été aperçue sur la mer au sud-ouest de Zheshan (赭山²⁶³¹), faisant voile vers le sud-est²⁶³². Cette flotte pirate aurait donc pénétré jusqu'au fond de la baie de Hangzhou puis fait demi-tour. Les autorités du Chosŏn avaient déjà averti la cour chinoise que les pirates se préparaient à attaquer, mais curieusement, aucune attaque n'est recensée par la suite, de sorte que nous ignorons si cette flotte commit des pillages en Chine ou bien se retira sans avoir pu trouver de proie. Étant donné que les pirates se rendaient généralement au Jiangnan avec les vents dominants du nord-est, vers les 2^e ou 3^e mois, et repartaient avec le renversement des vents vers les 5^e ou 6^e mois²⁶³³, il est possible qu'il s'agisse de la même

²⁶²⁹ CWS : 1419.1.13 [4].

²⁶³⁰ Correspond à l'actuel Zhapuzhen (乍浦鎮) dans la ville de Pinghu (平湖市), sur la rive nord de la baie de Hangzhou.

²⁶³¹ Le *Chouhai tubian* mentionne l'existence d'un « Bureau de police de Zheshan » (*Zheshan xunjiansi* 赭山巡檢司) juste au sud du district de Haining (海寧縣), au fond de la baie de Hangzhou. CHTB : j.5, « Carte de la Préfecture de Hangzhou » (杭州府境圖).

²⁶³² MSL : 1419.2.16.

²⁶³³ Cf. *supra*, « II.1.B.2 Les routes de la piraterie ».

flotte que celle qui vint mouiller dans les îles du Chölla au 5^e mois²⁶³⁴. En effet, la cour du Chosön reçut au début de ce mois un rapport alarmant de l'Envoyé Lieutenant général du Chölla : « trente-neuf navires ont pillé la Chine et sont venus mouiller dans les îles proches. Nous avons stationné des troupes sur les frontières de Yönggwang pour défendre contre eux »²⁶³⁵. Nous ignorons comment l'Envoyé Lieutenant général parvint à la conclusion que les navires arrivaient de Chine, mais son rapport suggère fortement que cette flotte était la même que celle qui avait été signalée dans la baie de Hangzhou trois mois plus tôt. Cette interprétation est par ailleurs confortée par le fait que quelques jours plus tard, un pirate de cette même flotte fut capturé autour de Haeju alors qu'il s'était rendu seul à terre sur une barque pour puiser de l'eau. En effet, selon le rapport de son interrogatoire, la famine sévissant à Tsushima, les pirates avaient décidé d'aller piller le Zhejiang et d'autres lieux²⁶³⁶, des paroles qui corroborent le rapport de l'Envoyé Lieutenant général. Notons cependant que les sources chinoises rapportent qu'une autre flotte, encore plus étendue (vraisemblablement la « flotte du Sud »), était active au Jiangnan alors que la première avait déjà quitté les côtes du Sud de la Chine. En effet, le 4 du 6^e mois, la cour impériale reçut un rapport de la garde de Jinshan selon lequel quelques quatre-vingt-dix navires pirates étaient présents sur les mers²⁶³⁷. La présence de cette seconde flotte fait ainsi planer le doute quant au fait que les navires signalés au Jiangnan au 2^e mois firent bien partie de la flotte qui se replia en Corée. En effet, les quatre-vingt-dix navires avaient probablement traversé vers le Jiangnan avant le renversement des vents, c'est-à-dire au plus tard au 4^e mois, de sorte que lorsque les rapports avertissant de sa présence parvinrent à la cour au 6^e mois, elle était sans doute déjà dans les eaux du Jiangnan depuis

²⁶³⁴ Yun Söngik, 2011 : 86.

²⁶³⁵ 倭船三十九艘寇上國, 來泊近島 (CWS : 1419.5.5 [1]).

²⁶³⁶ CWS : 1419.5.10 [7].

²⁶³⁷ MSL : 1419.6.4. Certains historiens estiment que ce lieu se situe au Shandong, considérant que, suite à cette annonce, la cour mit en alerte les défenses côtières du Shandong. La flotte ainsi rapportée serait la même que celle qui attaqua Wanghaiguo, la différence du nombre de navires étant le résultat d'exagérations (Yun Söngik, 2011 : 82). Or, il n'existait pas de garde de Jinshan au Shandong. Il existait bien un « bataillon de Jinshan » (*Jinshan qianhusuo* 金山千戶所) sur la côte nord du Shandong, juste à l'est de la garde de Weihai (威海衛 ; Actuelle ville de Weihai (威海市), sur la côte nord-est du Shandong ; cf. CHTB : j.1, « Shandong 12 » 山東十二 ; MS : 41, « Traité de Géographie » 地理志, « Sud-est de Wendengzhou » 文登州東南), mais celui-ci était bien trop distant de la route de la flotte pour que les troupes locales aient pu l'apercevoir. La garde de Jinshan se situait en réalité sur la rive nord de la baie de Hangzhou (MS : 40, « Géographie » 地理, « Préfecture de Songjiang » 松江府) et avait déjà été la cible d'attaques de pirates au cours des années précédentes (la dernière datant de l'année précédente ; cf. MSL : 1418.5.4 ; CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » 浙江倭變紀, 1418). L'estimation chiffrée de quatre-vingt-dix navires est comparable à celle de la flotte qui attaqua également la garde de Jinshan l'année précédente, si bien qu'il est plus pertinent de considérer qu'il s'agit en réalité d'une seconde flotte distincte au Jiangnan, active à la même période que celle qui attaqua la Corée et le Liaodong.

plusieurs mois et se dissimulait dans les îles en attendant le renversement des vents. Il n'est donc pas exclu que la flotte signalée au 2^e mois fût en réalité l'avant-garde de la flotte du Sud, qui inspectait la baie de Hangzhou pour localiser des cibles potentielles (la garde de Jinshan se situait juste à l'entrée de cette baie). Cela étant, s'il est impossible d'établir un lien entre la dizaine de navires repérés dans la baie de Hangzhou au 2^e mois et l'une ou l'autre de ces deux flottes, les sources coréennes suggèrent fortement que la flotte qui débarqua au Chölla au 5^e mois revenait bien du Jiangnan.

Le jour même où la cour reçut la nouvelle de l'arrivée de cette flotte au Chölla, celle-ci était déjà arrivée dans le port de Toduŭmgot (都豆音串²⁶³⁸), dans le Ch'ungch'öng, où elle attaqua la garnison locale et incendia sept des navires militaires au mouillage, tuant la moitié des soldats coréens. Profitant de l'effet de surprise, les pirates débarquèrent pour aller assiéger la forteresse du district de 2^e classe de Pi'in (庇仁縣). Les combats durèrent plusieurs heures, et la forteresse était sur le point de tomber aux mains des Japonais, quand des renforts coréens arrivèrent juste à temps au secours des assiégés et obligèrent les Japonais à rembarquer²⁶³⁹. Le chef de la troupe pirate, désigné dans les sources coréennes sous le nom de « moine Commandant Soogŭm » (*manhosŭng* Soogŭm 萬戶僧小吾金), fut tué dans ces combats²⁶⁴⁰. Les circonstances exactes de l'attaque ne sont pas connues, mais les pirates expliquèrent quelques jours plus tard qu'ils n'avaient pas eu l'intention d'attaquer le Chosŏn et requéraient seulement des vivres, mais que les troupes de Pi'in avaient ouvert les hostilités les premiers et leur avaient forcé la main²⁶⁴¹.

Le 11, soit six jours après l'attaque de Pi'in, un officier coréen, à la tête de cinq navires, qui était allé positionner son escadre pour attendre les pirates à Yönp'yöng (延平)²⁶⁴², se trouva au contraire encerclé par les navires japonais, qui avaient manœuvré sous couvert de la brume. Les Japonais ne donnèrent toutefois pas l'assaut, mais se contentèrent de réclamer des vivres, expliquant qu'ils ne ciblaient pas le Chosŏn mais les côtes chinoises. Leurs vivres étant épuisés, ils furent contraints de faire halte en ce lieu, mais assurèrent à l'officier coréen qu'ils passeraient leur chemin si celui-ci leur donnait des céréales. Ce dernier, en position de faiblesse, n'eut d'autre choix que de leur céder une

²⁶³⁸ Correspond à l'actuel *ri* de Todun (都屯里), *myön* de Sö (西面), *kun* de Söch'ön (舒川 ; prov. Ch'ungch'öng du Sud).

²⁶³⁹ CWS : 1419.5.7 [2].

²⁶⁴⁰ CWS : 1419.5.10 [7] ; 1419.5.29 [7].

²⁶⁴¹ CWS : 1419.5.13 [3].

²⁶⁴² Actuelles îles de Yönp'yöng (延坪島), district de Ongjin (甕津郡), à Inch'ön.

partie des provisions de son bord, soit quarante-cinq *mal* de riz (soit env. 150 kg) et dix bouteilles d'alcool²⁶⁴³. Sur ce, les pirates satisfaits passèrent leur chemin en direction du nord-ouest. Les autorités du Chosŏn n'étaient toutefois pas disposées à les laisser s'enfuir impunément. Une semaine plus tard, le 18, quatre navires de la marine coréenne (dont deux sous le commandement du Japonais P'yŏng Tojŏn²⁶⁴⁴ (平道全 ; ?-?), partis à la poursuite de la flotte ennemie, rencontrèrent deux navires pirates, apparemment restés à la traîne du reste de la flotte, autour de l'île de Paengnyŏng (白翎島) et parvinrent à faire main basse sur l'un d'eux, et capturèrent le chef de cette petite escadre²⁶⁴⁵, le « moine commandant Yoi²⁶⁴⁶ » (*manhosŭng* Yoi 萬戶僧饒伊). Le reste de la flotte fit voile vers la côte du P'yŏng'an, puis vers le Liaodong en empruntant la route côtière²⁶⁴⁷.

Nous perdons ensuite la trace des pirates dans les sources coréennes à la fin du 5^e mois, mais la retrouvons dans les textes chinois peu de temps après. Le 1^{er} du 6^e mois, le Commandant en chef du département de gauche de l'armée gouvernementale du centre au Liaodong (*Liaodong zongbingguan zhongjun zuodoudu* 遼東總兵官中軍左都督) Liu Jiang (劉江 ou Liu Rong 劉榮 ; 1360-1420), s'était positionné avec ses troupes à Wanghaiguo (望海壩), un fortin qu'il avait fait reconstruire l'année précédente pour défendre la zone contre les incursions des pirates²⁶⁴⁸. La nuit du 1^e, les sentinelles aperçurent les feux des balises de l'île de Wangjia (王家島²⁶⁴⁹), au nord-ouest de Wanghaiguo, qui signalaient l'approche de la flotte ennemie dans cette zone. Liu Jiang disposa alors ses troupes en embuscade et attendit les Japonais. Ceux-ci débarquèrent le lendemain sur le rivage en face du fortin, qu'ils assaillirent sans tarder, mais tombèrent dans le piège de Liu Jiang, qui anéantit la majeure partie des forces pirates. Cent treize d'entre eux furent capturés vivants, et plus d'un millier tués²⁶⁵⁰, un résultat qui fit de la

²⁶⁴³ CWS : 1419.5.13 [3].

²⁶⁴⁴ Pour une explication de ce personnage, cf. *infra*, p. 720.

²⁶⁴⁵ CWS : 1419.5.23 [3].

²⁶⁴⁶ CWS : 1419.5.29 [7].

²⁶⁴⁷ CWS : 1419.5.29 [7] ; 1419.6.9 [5].

²⁶⁴⁸ Cf. MSL : 1418.8.6. Selon ce texte, Wanghaiguo était situé sur un point élevé qui permettait d'avoir une vue dégagée sur tous les environs, à soixante-dix *li* (environ trente-cinq kilomètres) au nord de la forteresse de Jinzhou.

²⁶⁴⁹ Correspond aux îles de Dawangjia (大王家島) et de Xiaowangjia (小王家島).

²⁶⁵⁰ MSL : 1419.6.15. L'ambassadeur coréen à Beijing Kim Ch'ŏng (金聽) avait croisé à son retour le convoi de chariots transportant à la capitale les prisonniers et les armes saisies à Wanghaiguo. Selon son rapport, environ cent dix pirates avaient été pris vivants, et plus de sept cents tués. Plus d'une dizaine de navires japonais avaient également été pris. Cinq des chariots qu'il avait croisés étaient remplis des têtes des Japonais, et cinquante transportaient les captifs (CWS : 1419.7.12 [3]). Au 9^e mois, un autre ambassadeur

bataille de Wanghaiguo une des victoires les plus retentissantes de l'armée des Ming sur les pirates japonais. Le *Mingshi* ajoute qu'après cette bataille, les pirates japonais n'osèrent plus attaquer les côtes pour cent ans²⁶⁵¹. Il s'agit évidemment d'une exagération, la piraterie japonaise continuant à être active en mer de Chine après cette date, mais il est exact qu'elle ne visa plus le Nord de la Chine²⁶⁵². La bataille représente indubitablement un tournant décisif dans l'histoire de la piraterie japonaise en mer de Chine orientale. Plus de la moitié de la flotte pirate fut ainsi tuée ou capturée à Wanghaiguo, mais il semble qu'elle ne quitta pas immédiatement les côtes chinoises, et resta presque un mois dans la zone. Ceux qui étaient restés en arrière pour garder les navires avaient apparemment survécu, et, après la bataille, passèrent leur colère sur les prisonniers coréens capturés à Pi'in, sous prétexte que la cour du Chosŏn avait averti la Chine de leur venue et causé de leur défaite. Ils massacrèrent ainsi quarante captifs, mais trois parvinrent à s'enfuir en Chine²⁶⁵³. Sans doute les pirates ayant survécu à la bataille se replièrent-ils sur une île pour panser leurs plaies et débattre de la suite de leur campagne, car la flotte ne réapparut sur les côtes coréennes qu'au début du 7^e mois, donc près d'un mois après sa défaite à Wanghaiguo. Le 4, la cour fut avertie que deux navires arrivant du Hwanghae avaient pénétré dans Anhŭngnyang (安興梁 ; actuelle prov. Ch'ungch'ŏng du Sud), où ils s'étaient emparés de neuf navires à impôts du Chŏlla, avant de faire voile vers Tsushima²⁶⁵⁴. Le lendemain, la cour apprit que le reste de la flotte avait été aperçu au large de l'île Soch'ŏng²⁶⁵⁵ (小青島 ; au sud de Paengnyŏng). Il s'agit de la dernière mention de la flotte en Corée, qui depuis le Hwanghae dut rentrer directement à Tsushima (et Iki).

coréen en Chine rentra à la cour et rapporta que mille cinq cents pirates avaient été tués, et cent trois capturés vivants (CWS : 1419.9.12 [3]).

²⁶⁵¹ MS : 91, « Traité militaire » (兵志), an 17 de Yongle : 自是倭大懼，百餘年間，海上無大侵犯。

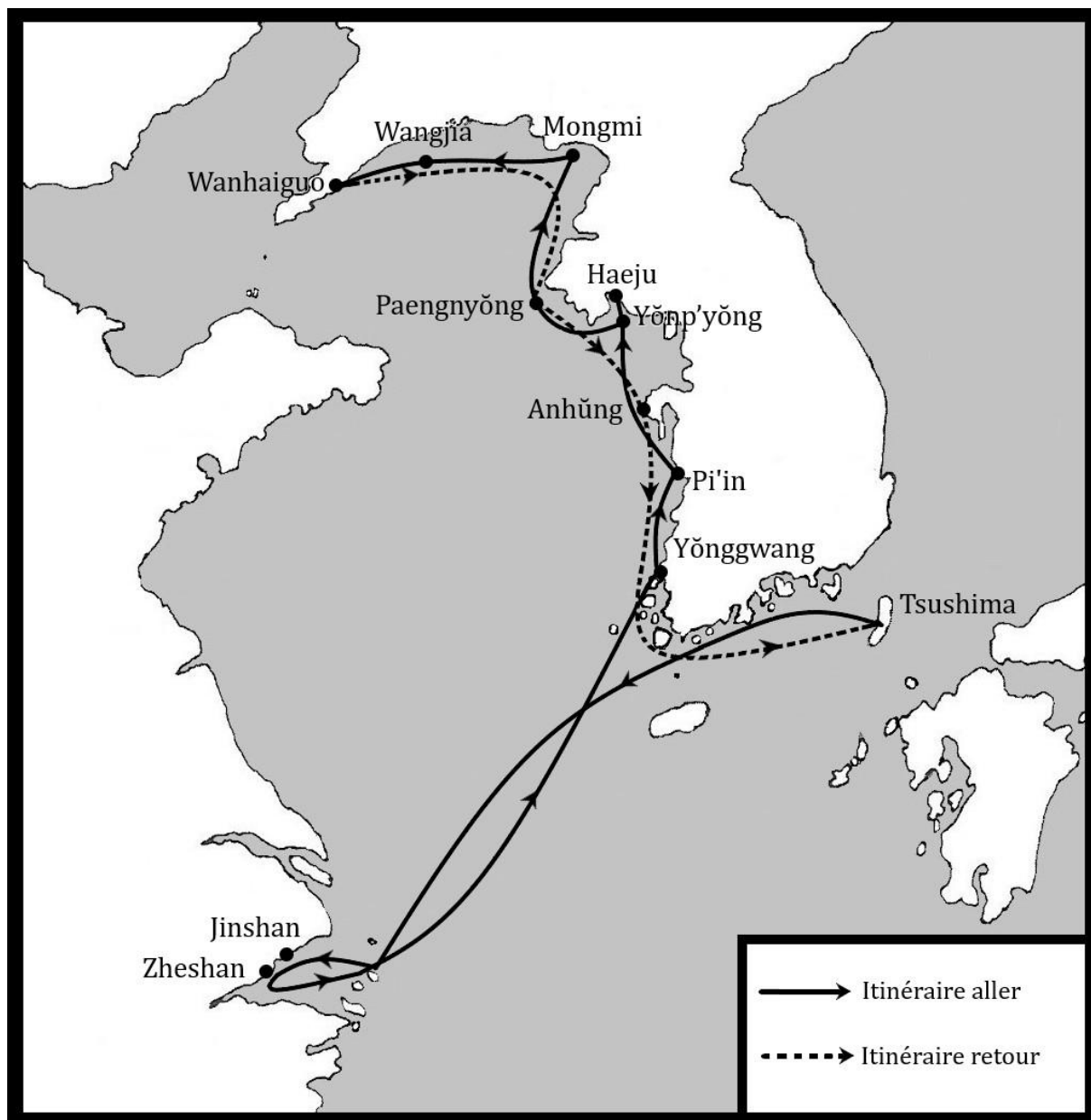
²⁶⁵² ZHENG Liangsheng, 2013 : 89-90.

²⁶⁵³ CWS : 1419.9.12 [3].

²⁶⁵⁴ CWS : 1419.7.4 [7].

²⁶⁵⁵ CWS : 1419.7.5 [5].

Figure 46 : Carte de l'itinéraire de la flotte du Nord en 1419 (élaborée par l'auteur)



Le contraste entre cette campagne, la dernière de la période étudiée ici, et les premières attaques en 1350, est saisissant. En effet, alors que les pirates qui sévirent en 1350 se cantonnèrent aux côtes méridionales de la Corée, dans un rayon de moins de 250 km des côtes de Tsushima, la flotte de 1419, ou du moins les quelques navires qui parvinrent à regagner leurs bases, parcourut près de 3500 km en quelques mois, de Tsushima au Jiangnan, du Jiangnan au Chosŏn, du Chosŏn au Liaodong, et enfin du Liaodong à Tsushima. Nous mesurons ainsi à quel point les marins japonais gagnèrent en assurance et en compétence nautique au fil de ces sept décennies d'activité pirate. Les

pirates étaient devenus de fins connaisseurs de la mer de Chine orientale, et maîtrisaient les routes de cet espace maritime comme nul autre.

III.1.C.2 Les effectifs de la flotte de 1419

Un autre point d'intérêt lorsque l'on étudie les mouvements de la flotte de 1419 concerne ses effectifs, qui sont rapportés par diverses sources, tant chinoises que coréennes, et à divers moments de son parcours, permettant d'établir une estimation tant du nombre de navires que du nombre d'hommes qui la composaient. Or, fait remarquable, les chiffres rapportés dans ces diverses sources présentent de nombreuses disparités. Nous les avons répertoriés dans le Tableau 11.

Tableau 11 : Mentions des effectifs de la flotte de 1419

Mois	Jour de l'affaire	Jour de réception du rapport à la cour	Lieu		Nombre de navires	Remarques
			Province	Localité		
5		4	Ch'ung-ch'öng	Kyölsöng		Une flotte japonaise est signalée
		5	Chölla	îles	39	
	5	7	Ch'ung-ch'öng	Toduŭngot (district de 2 ^e classe de Pi'in)	50	Ce chiffre est ramené à 32 juste après
	5	7	Ch'ung-ch'öng	Toduŭngot (district de 2 ^e classe de Pi'in)	32	
		12	Hwanghae	Haeju	7	
	11	13	Hwanghae	Yönp'yöng (Haeju)	38	
	18	23	Hwanghae	Paengnyöng	2	Un des deux navires est capturé. Il portait 60 pirates à son bord

		29	Kyōnggi	Hanyang	32	Lettre de la cour à Sō Sadamori
6	2	15	Liaodong	Wanghaiguo	31	113 pirates capturés, plus d'un millier tués
7		4	Ch'ung-ch'ōng	Anhūngnyang	2	Ils arrivent depuis le Hwanghae
		5	Hwanghae	île de Soch'ōng	Plusieurs dizaines	La flotte a été aperçue autour de l'île
		28			30 + navires à l'aller, 10 + au retour	Témoignage de trois prisonniers coréens qui se sont échappés

À ces données consignées dans les sources chinoises et coréennes s'ajoutent celles avancées par l'ambassade dépêchée au Chosŏn au nom de Sō Sadamori au 1^{er} mois intercalaire de 1420. Selon cette ambassade, menée par un certain « Siūnggyedo » (時應界都²⁶⁵⁶), trente navires auraient attaqué Toduŏmjigot, et seize d'entre eux furent perdus au cours de la campagne. Sur les quatorze navires ayant réussi à regagner le Japon, sept étaient basés à Iki, et sept à Tsushima²⁶⁵⁷.

Le chiffre le plus élevé est celui qui fut initialement rapporté à Pi'in, et qui mentionnait un total de cinquante navires. Compte tenu des autres chiffres rapportés, il est plus que probable qu'il s'agisse ici d'une exagération, résultant probablement d'un comptage fait dans la précipitation. Le nombre réel de navires se situait entre trente et trente-neuf navires, le chiffre de trente-deux paraissant le plus probable pour le gros de la flotte. Il correspond en effet au nombre de navires signalés à Pi'in, et confirmé par les sources chinoises qui rapportent trente-et-un navires à Wanghaiguo — la marine

²⁶⁵⁶ Ce nom est une transcription phonétique coréenne d'un nom japonais, dont la forme originale est difficile à reconstituer. Il pourrait s'agir de « Shigekatsu ». Le même personnage apparaît plus tard sous le nom de Singyedo (辛戒道 ; CWS : 1421.4.7 [4]). Notons également qu'en réalité cette ambassade n'était pas dépêchée par Sadamori, mais par un autre habitant de l'île, vraisemblablement Sōda Saemontarō. Cf. *infra*, p. 756.

²⁶⁵⁷ CWS : 1420.1+.10 [6].

coréenne en ayant capturé un entre-temps. Toutefois, les sources coréennes mentionnant aussi la présence de trente-neuf navires dans le Chölla et de trente-huit à Yönp'yöng, il n'est pas exclu que le groupe comptait davantage de navires, mais que ceux-ci se trouvèrent temporairement séparés du reste de la flotte lors des comptages à Pi'in et à Wanghaiguo. Comme nous l'avons noté, les flottes pirates ne naviguaient pas toujours de conserve, et n'arrivaient donc pas toujours groupées sur un point donné. Cela expliquerait pourquoi le premier rapport signale la présence de navires près de Kyölsöng²⁶⁵⁸ un jour avant le début de l'affaire de Pi'in, pourtant situé bien plus au sud. Par ailleurs, la cour apprit le 12 du 5^e mois que sept navires japonais avaient attaqué Haeju²⁶⁵⁹. Le lendemain, on rapporta que trente-huit navires pirates se trouvaient à Yönp'yöng. Le second rapport semble ainsi correspondre (à un navire près) à la somme des navires présents à Pi'in, et au petit groupe qui attaqua Haeju. Nous supposons donc que le groupe était au complet dans les îles du Chölla, puis qu'un premier détachement fit route vers le nord, tandis que le gros des forces fit étape à Pi'in pour demander des vivres. Le détachement passa ainsi au large de Kyölsöng et arriva en premier dans les environs de Haeju, rejoint par le reste de la flotte peu de temps après. Les pirates firent ensuite route vers le P'yöng'an, mais deux navires restèrent à la traîne, et l'un d'eux fut capturé par la marine coréenne à Paengnyöng. La flotte continua vers le Liaodong, et attaqua Wanghaiguo, où la majeure partie des pirates furent tués ou capturés. Étant donné qu'il n'y avait que trente-et-un navires à Wanghaiguo, nous supposons qu'un détachement resta en arrière ou au contraire poussa sa course en avant, éventuellement pour faire du repérage, et ne participa donc pas aux combats, comme à Pi'in.

Sur la base de ces comptages, il est possible de produire une estimation approximative du nombre total de pirates qui participèrent à cette campagne. Le navire que la marine coréenne captura à Paengnyöng comptait soixante hommes²⁶⁶⁰. Si l'on admet que la flotte comptait trente-huit navires et qu'ils étaient tous à peu près de la même taille²⁶⁶¹, cela nous donne un chiffre total d'environ deux mille deux cents hommes.

²⁶⁵⁸ Il est probable que la flotte pirate ne soit pas remontée jusqu'à Kyölsöng, mais qu'elle ait été aperçue un peu plus au sud, vers la passe de Komallyang (高灣梁). Nous savons en effet que la flotte pirate passa par là car le commandant de la garnison locale qui avait aperçu la flotte sans la poursuivre fut blâmé au début du 6^e mois. Cf. CWS : 1419.6.2 [6].

²⁶⁵⁹ CWS : 1419.5.12 [4].

²⁶⁶⁰ CWS : 1419.5.23 [3].

²⁶⁶¹ Les grands navires pirates de cette époque semblent généralement porter entre cinquante et soixante-dix hommes. Cf. *infra*, « III.3.B.2 Les progrès de la construction navale japonaise ».

Dans la mesure où seuls trente-et-un navires étaient présents à Wanghaiguo, nous pouvons estimer qu'environ mille huit cents pirates participèrent à la bataille²⁶⁶², dont environ mille cent auraient été tués ou capturés, ne laissant que sept cents rescapés. Par ailleurs, trois prisonniers coréens, échappés des navires japonais qui rentraient à Tsushima, rapportèrent que les pirates avaient plus de trente navires à l'aller, mais que seule une dizaine était parvenue à s'enfuir de Chine. Selon leur témoignage, chaque navire ne comptait pas plus de trente ou quarante pirates, qui étaient à court de vivres et affamés²⁶⁶³. Il faut en déduire que les navires comptaient à l'origine plus de trente ou quarante personnes, mais que de nombreux pirates furent tués dans les combats ou moururent de faim (ou d'autre cause) en route. Si ce rapport est exact, alors seuls quelques quatre cents pirates auraient survécu à la campagne, soit environ un cinquième des effectifs initiaux. Cela nous donne ainsi une idée de l'ampleur du désastre que représenta cette campagne pour les pirates japonais.

Le niveau de détail que l'on peut ainsi obtenir pour la flotte de 1419 (nombre et taille des navires, nombre de pirates, route suivie, origine et intentions de la flotte, nom de plusieurs chefs pirates, déroulement des affrontements, etc.) permet ainsi de préciser notre connaissance du fonctionnement des campagnes pirates. Cette campagne montre que la flotte du Nord possédait un très large rayon d'action, incorporant la quasi-totalité des côtes de la mer de Chine orientale. Elle fut toutefois désastreuse pour les pirates, qui perdirent la majeure partie de leurs hommes et de leurs navires. Par ailleurs, leurs exactions au Chosŏn — qui n'entraient pourtant pas dans leurs intentions initiales — furent la cause d'une invasion de grande ampleur contre l'île de Tsushima, d'où la moitié ou plus de la flotte était originaire. Comme nous l'expliquerons plus bas, cette invasion coréenne de Tsushima ne se déroula pas selon le projet de la cour, mais porta un coup suffisamment brutal aux îles pirates pour dissuader toute nouvelle action d'une grande flotte au Chosŏn²⁶⁶⁴.

²⁶⁶² Le *Jiajing Ningbofuzhi* mentionne par ailleurs que plus de 2000 pirates débarquèrent à Wanghaiguo (*Jiajing Ningbofuzhi* : j.22, « Livre de la défense maritime » (海防書), 1421 ; cet ouvrage date toutefois la bataille de 1421, ce qui est une erreur), ce qui confirme notre estimation de la taille totale de la flotte.

²⁶⁶³ CWS : 1419.7.28 [4].

²⁶⁶⁴ Cf. *infra*, « III.2.C.4 Punir les pirates : l'expédition contre Tsushima de 1419 ».

En conclusion de ce chapitre, nous noterons que les trois décennies de la période 1390-1419 furent pour la piraterie japonaise une période de lente réorganisation. Après le déclin des années 1390 et 1400, où les grandes flottes se firent plus rares et où les petites flottes se multiplièrent, les années 1410 correspondirent à une période de renaissance, où se constituèrent peu à peu deux grandes flottes. Tandis que la première, que nous avons dénommée « flotte du Sud », regroupait environ quatre-vingts navires et concentrait ses razzias sur les côtes du Jiangnan, la seconde, appelée « flotte du Nord » et forte d'une trentaine de navires, remontait la côte occidentale de la Corée pour se porter dans le nord de la Chine, quoiqu'elle ne s'interdît pas de faire également quelques incursions au Jiangnan. Cette seconde flotte fut quasiment anéantie en 1419 à la bataille de Wanghaiguo, marquant ce faisant la fin de la grande période de la piraterie japonaise, mais même la flotte du Sud sembla perdre de son dynamisme à partir de cette même année. La piraterie ne disparut certes pas d'un coup, et les grandes flottes continuèrent à attaquer le Sud de la Chine durant la majeure partie du xv^e siècle, mais ces attaques se firent de plus en plus rares et surtout de moins en moins violentes²⁶⁶⁵. Les facteurs qui influèrent sur l'évolution de l'activité pirate durant les années 1389-1419 sont multiples et complexes, touchant à des questions d'ordre militaire, économique et politique, que nous allons analyser dans les chapitres suivants.

²⁶⁶⁵ Cf. *infra*, p. 768.

Chapitre 2 : La nouvelle diplomatie antipirate

Nous avons déjà consacré de longues pages à analyser les stratégies diplomatiques déployées par la Chine et le Koryō vis-à-vis du Japon dans la seconde moitié du XIV^e siècle. Comme nous l'avons expliqué, la stratégie du Koryō, axées sur ses négociations avec l'inspecteur général de Kyūshū Imagawa Ryōshun, n'eut que peu d'effets sur l'activité pirate dans la péninsule, tandis que l'approche chinoise, qui concentra ses efforts et ses espoirs sur le prince Kaneyoshi, sembla au contraire remporter un certain succès, la piraterie délaissant les côtes chinoises pour concentrer son activité sur le Koryō à partir de 1375. Or, on observe à partir des années 1390 un mouvement inverse, la piraterie revenant peu à peu sur les rivages de l'Empire du Milieu, tandis qu'elle entama un lent déclin en Corée, jusqu'à quasiment disparaître dans les années 1410.

Cette évolution de l'activité pirate s'explique d'une part par l'évolution du contexte intérieur japonais, marqué par la disparition de la cour du Sud en 1392 et le renforcement de l'autorité du *bakufu*, ainsi que le rappel d'Imagawa Ryōshun à la capitale en 1395, qui rebattit les cartes du pouvoir à Kyūshū. D'autre part, l'activité pirate fut profondément influencée par les nouvelles stratégies diplomatiques et commerciales déployées par la Chine et le Chosŏn. Les approches adoptées par ces deux pays furent diamétralement opposées : tandis que la Chine, prisonnière du principe des échanges officiels tributaires, dût négocier avec le pouvoir central, et se trouvait ainsi à la merci des revirements de politique interne du *bakufu*, la Corée multiplia les partenariats diplomatiques à tous les étages de la hiérarchie féodale japonaise, jusqu'aux chefs pirates eux-mêmes. Cette politique, couplée à la refonte de son système militaire, et en particulier de sa marine, dissuada l'activité des pirates sur ses côtes, ces derniers estimant désormais qu'il était plus profitable d'écumer les côtes chinoises.

L'objectif du présent chapitre est donc d'expliquer l'élaboration de ces stratégies diplomatiques, et leurs répercussions sur l'activité pirate. Mais avant de pouvoir aborder

ces stratégies diplomatiques, il est nécessaire de présenter à notre lecteur les grandes lignes de l'évolution des rapports de pouvoir à l'intérieur de l'archipel japonais, et en particulier à Kyūshū, où se situaient les principales bases pirates.

III.2.A. Une paix précaire dans l'archipel japonais

L'année 1392 marqua la fin officielle du conflit des cours du Sud et du Nord au Japon. Exsangue, la cour du Sud n'eut d'autre choix que d'accepter les conditions de reddition proposées par le *bakufu*. Gokameyama (後龜山 ; 1350-1424), quatrième et dernier empereur de la cour du Sud, consentit ainsi à la réunification des deux branches impériales, à la condition qu'elles règnent à tour de rôle, condition qui ne fut jamais respectée, et la branche Daikakuji (celle de la cour du Sud) fut à jamais écartée du trône impérial²⁶⁶⁶. À Kyūshū, le prince Yoshinari, qui avait succédé à Kaneyoshi en 1374 mais qui ne prit réellement le contrôle des forces de la cour du Sud dans l'île qu'à la mort de ce dernier en 1383, tenta de résister à la pression exercée sur ses partisans par Imagawa Ryōshun, mais perdit un à un ses appuis au Higo. Avec la reddition de Gokameyama, les Kikuchi et les Asō (阿蘇氏), les deux principaux soutiens de la cour du Sud dans l'île, se soumirent à l'autorité du *bakufu*, tandis que Yoshinari poursuivit seul le mouvement de résistance, mais ne disposait plus des forces nécessaires pour y parvenir²⁶⁶⁷. La fin du conflit des deux cours ne signifia pas pour autant que la société japonaise fût pacifiée. Les structures de pouvoir, minées par soixante années de conflits incessants, de revirements d'alliances et de querelles internes, sortirent de cette période fortement fragilisées, et les conflits armés continuèrent à émailler le Japon de l'époque de Muromachi²⁶⁶⁸. Nous exposerons ici au lecteur les nouveaux conflits qui secouèrent la société de Kyūshū après 1392, ainsi que la situation intérieure de Tsushima, principale base pirate.

²⁶⁶⁶ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 478-481.

²⁶⁶⁷ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 491.

²⁶⁶⁸ SATO Shin'ichi, 1974, rééd. 2008 : 480-481 ; SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 281-290.

III.2.A.1 La consolidation de l'autorité du *bakufu*

Le moment entre la fin officielle du conflit et la mort de Yoshimitsu en 1408 est généralement considéré comme le zénith de la puissance du *bakufu* de Muromachi, avant que son autorité commence à s'affaïsser et que les puissants seigneurs féodaux gagnent en autonomie²⁶⁶⁹. À Kyūshū, Imagawa Ryōshun tenait en respect les diverses puissances, surtout dans le nord de l'île. Il continua à développer ses relations avec la Corée, qui ne furent nullement affectées par le changement dynastique de 1392. Il renvoya ainsi, de 1377 à 1395, presque trois mille Coréens capturés par les pirates²⁶⁷⁰.

Les relations entre Ryōshun et le Chosŏn furent toutefois soudainement interrompues par son rappel inopiné à Kyōto. Yoshimitsu le releva en effet de ses fonctions d'inspecteur général en 1395, en échange du protectorat des provinces de Tōtōmi (遠江國²⁶⁷¹) et Suruga (駿河國²⁶⁷²). Néanmoins, compte tenu des indéniables mérites de Ryōshun dans la pacification de Kyūshū, cette récompense eut des airs de punition²⁶⁷³. Les raisons du rappel de Ryōshun sont sujettes à débat, mais Ryōshun lui-même écrivit à la fin de sa vie que les deux principaux artisans étaient Ōuchi Yoshihiro, qui lorgnait le poste d'inspecteur général de Kyūshū²⁶⁷⁴, et Shiba Yoshimasa (斯波義將 ; 1350-1410), un des principaux vassaux de Yoshimitsu, qui cherchait pour sa part à faire nommer son gendre, Shibukawa Mitsuyori (澁川満頼 ; 1472-1446)²⁶⁷⁵. La plupart des historiens s'accordent toutefois à dire que Ryōshun était simplement devenu gênant pour le *bakufu* car trop influent à Kyūshū, tant au sein de la société locale que dans les relations extérieures. Il fut donc écarté par le shōgun Yoshimitsu, qui avait pris ombrage de cette

²⁶⁶⁹ SOUYRI, Pierre-François, 2013 : 282.

²⁶⁷⁰ Cf. *supra*, p. 380.

²⁶⁷¹ Ancienne province située dans la partie occidentale de l'actuelle préfecture de Shizuoka (静岡県).

²⁶⁷² Ancienne province située dans la partie orientale de l'actuelle préfecture de Shizuoka (静岡県).

²⁶⁷³ KAWAZOE Shōji, 1964 : 212-213. ARAKI Hisashi, 1977 : 31.

²⁶⁷⁴ Pour Ryōshun, Ōuchi Yoshihiro, soutenu par Ōtomo Chikayo, était le principal architecte de son rappel : « nous [les Imagawa] avons quitté Kyūshū en raison des manipulations d'Ōuchi » (大内が以方便我々九州をはなれき), écrivit-il dans l'un de ses ouvrages, le *Nantaiheiki* (難太平記 ; Critique du *Taiheiki* ; 1402 ; cité par KAWAZOE Shōji, 1964 : 218 et ARAKI Hisashi, 1977 : 31).

²⁶⁷⁵ KAWAZOE Shōji, 1964 : 213-214.

influence²⁶⁷⁶. Shibukawa Mitsuyori fut finalement nommé à la succession de Ryōshun au début de 1396, et se rendit à Hakata pour assumer ses nouvelles fonctions.

Le rappel de Ryōshun à la capitale eut des répercussions quasi immédiates sur la société de Kyūshū. L'arrivée de Shibukawa Mitsuyori ne fut pas considérée d'un bon œil par nombre des puissances locales. Kikuchi Taketomo (菊池武朝 ; 1363-1407) et Shōni Sadayori (少弐貞頼 ; ?-1404 ; fils de Yorizumi), qui entendaient profiter de cette opportunité pour réaffirmer le statut de leurs clans à Kyūshū, entrèrent en rébellion ouverte contre le nouvel inspecteur général en 1397. Comme nous l'avons vu, le clan Shōni avait été presque entièrement évincé de la scène politique par Ryōshun, au point que leur trace disparaît presque complètement après 1375. N'a été conservée qu'une lettre de Ryōshun adressée à Shōni Sadayori en 1387, dans laquelle il lui ordonnait de régler une affaire concernant des terres dans le district de Ito (怡土郡) au Chikuzen²⁶⁷⁷. L'opinion prévalant parmi les historiens est qu'à cette époque, les Shōni avaient récupéré leur protectorat sur cette province, un peu plus de dix ans après leur évincement, mais restèrent cependant soumis à l'autorité de Ryōshun²⁶⁷⁸. Le rappel de ce dernier à la capitale rebattit les cartes du pouvoir à Kyūshū, qui fut rapidement gagné par l'agitation²⁶⁷⁹. Shibukawa Mitsuyori se trouva dès son arrivée en fâcheuse posture face aux troupes des Shōni et Kikuchi, aussi le *bakufu* ordonna-t-il à Ōuchi Yoshihiro d'aller porter secours à l'inspecteur général, fournissant le prétexte à ce dernier pour étendre sa propre influence sur le nord de Kyūshū. Yoshihiro dépêcha d'abord son frère cadet Mitsushige (大内満茂 ; ?-1397), qui perdit la vie dans les combats, puis son frère Hiroshige (大内弘茂 ; ?-1402), avant de prendre lui-même la tête de ses armées au 10^e mois de 1398 et de défaire les troupes de Kikuchi Taketomo et de Shōni Sadayori²⁶⁸⁰. Le nord de Kyūshū fut ainsi pacifié pour quelques mois, mais le conflit entre les Shōni d'une part, et les Ōuchi et Shibukawa d'autre part, reprit dès l'année suivante.

Durant ces années, le clan Ōuchi acquit une puissance considérable, au point de rivaliser avec les plus grands vassaux du *bakufu* et de s'émanciper peu à peu du contrôle

²⁶⁷⁶ USUI Nobuyoshi, 1960, rééd. 1974 : 130-131 ; MURAI Shōsuke, 1999 : 134. Pour une explication détaillée des raisons qui poussèrent Yoshimitsu à démettre Ryōshun de ses fonctions d'inspecteur général de Kyūshū, voir KAWAZOE Shōji, 1964 : 213-219.

²⁶⁷⁷ *Nanbokuchō ibun- Kyūshū no hen*, vol. 6, n°6028.

²⁶⁷⁸ ARAKI Kazunori, 2017 : 34.

²⁶⁷⁹ COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 2004 : 169 ; 205-206.

²⁶⁸⁰ USUI Nobuyoshi, 1960, rééd. 1974 : 133-134.

de ce dernier. Yoshihiro devint donc rapidement un problème pour Yoshimitsu, qui venait d'écarter Imagawa Ryōshun pour éviter la formation d'une puissance rivale à Kyūshū, et qui rencontrait donc un nouvel obstacle à la consolidation de son autorité. La rumeur circulait même dans le pays que Yoshimitsu avait dépêché Yoshihiro au secours de Shibukawa Mitsuyori à Kyūshū, non pas tant dans le but d'aider ce dernier que dans l'espoir que Yoshihiro soit lui-même défait par les clans Shōni et Kikuchi, le *bakufu* ayant également ordonné à Shōni Sadayori d'abattre Yoshihiro²⁶⁸¹. L'inverse se produisit, et dès 1399, Yoshihiro entra à son tour en rébellion ouverte contre le *bakufu*, rapidement rejoint par de nombreux autres guerriers mécontents de l'attitude de Yoshimitsu, dont Imagawa Ryōshun. Au 10^e mois, Yoshihiro débarqua dans le port de Sakai (堺²⁶⁸²) à la tête d'une vaste armée, et engagea les combats avec les troupes du *bakufu* le mois suivant, mais la situation tourna en sa défaveur, et Yoshihiro fut finalement tué dans les combats²⁶⁸³. Dès lors, les frères cadets de Yoshihiro entamèrent une querelle intestine pour la succession à la tête du clan Ōuchi, conflit duquel Moriharu (大内盛見 ; 1377-1431) émergea finalement vainqueur en 1401 et fut reconnu patriarche du clan par le *bakufu* en 1403²⁶⁸⁴. Il semble que de son côté, Shōni Sadayori fût pardonné pour sa rébellion contre Shibukawa Mitsuyori et rétabli dans son protectorat du Chikuzen, probablement dans le cadre d'une manœuvre du *bakufu* visant à contrer la rébellion de Yoshihiro à la fin de 1399²⁶⁸⁵. IL ne s'agissait toutefois que d'un équilibre précaire, et les hostilités avec Shibukawa Mitsuyori reprirent vers 1403, fournissant l'occasion à Moriharu d'intervenir à Kyūshū. Les combats prirent toutefois fin avec la mort subite de Sadayori en 1404, et la reddition de son fils Mitsusada (少弐満貞 ; 1394-1433), qui n'avait alors que 10 ans²⁶⁸⁶.

À partir de ce moment-là, la société de Kyūshū fut relativement pacifiée. Shōni Mitsusada maintint des relations cordiales avec les Shibukawa et le *bakufu*, jusque dans les années 1420, lorsqu'il se rebella à nouveau contre l'inspecteur général. Durant les

²⁶⁸¹ KAWAZOE Shōji, 1964 : 222.

²⁶⁸² Actuelle ville de Sakai (堺市), juste au sud de Ōsaka.

²⁶⁸³ L'historiographie contemporaine désigne cet évènement marquant de l'histoire du *bakufu* de Muromachi sous le nom de « troubles de l'ère Ōei » (*Ōei no ran* 応永の乱). Ryōshun n'eut apparemment pas le temps d'intervenir dans les combats, et parvint à échapper au châtement du shogun Yoshimitsu, qui envisageait au départ de l'envoyer seul en exil à Kyūshū sur un navire pirate (KAWAZOE Shōji, 1964 : 228). Un tel châtement n'aurait pas manqué d'ironie pour Ryōshun qui avait consacré une grande partie de ses années à Kyūshū à lutter contre la piraterie.

²⁶⁸⁴ USUI Nobuyoshi, 1960, rééd. 1974 : 134-141 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 46-47.

²⁶⁸⁵ COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 2004 : 206-207.

²⁶⁸⁶ ARAKI Kazunori, 2017 : 46-48.

décennies qui suivirent, les Shōni engagèrent des guerres à répétition avec les Shibukawa et surtout les Ōuchi, dont ils perdirent une grande partie, et leur maison poursuivit son inexorable déclin au point de disparaître complètement dans la première moitié du XVI^e siècle²⁶⁸⁷.

III.2.A.2 Nouveau bouleversement politique à Tsushima

Nous avons expliqué dans la partie précédente de cette étude qu'à partir de 1374, une branche cadette des Sō, descendant de Sōkō, le frère de Tsuneshige, s'empara du pouvoir dans l'île, d'abord avec le soutien de Shōni Yorizumi, puis celui d'Imagawa Ryōshun. Mais en 1398, Sō Yorishige (宗頼茂 ; ?-?), qui avait succédé quelques années plus tôt à Sumishige (son père supposé), fut renversé par Sō Sadashige (宗貞茂 ; ?-1418), qui restaura ainsi le pouvoir de la lignée de Tsuneshige²⁶⁸⁸.

Le fait que ce revirement politique intervienne la même année que le soulèvement de Shōni Sadayori contre l'inspecteur général de Kyūshū n'est probablement pas anodin. Imagawa Ryōshun, lorsqu'il assassina Shōni Fuyusuke en 1375, plaça Tsushima et Sō Sumishige sous sa coupe dans une manœuvre visant à couper le lien de vassalité entre les Sō et les Shōni. Une telle stratégie sembla fonctionner, Sumishige servant à Kyūshū sous les ordres directs de Ryōshun dans les années 1380. Il est donc probable que Sumishige et son fils Yorishige se maintinrent dans l'île grâce au soutien de l'inspecteur général de Kyūshū, qui avait de toute évidence acquis l'ascendant politique dans les îles de Tsushima et d'Iki²⁶⁸⁹. Le rappel de ce dernier à la capitale en 1395 eut donc, à Tsushima comme ailleurs à Kyūshū, d'importantes répercussions, Shibukawa Mitsuyori étant loin de posséder l'autorité suffisante pour s'imposer dans les îles pirates.

Comme nous l'avons vu, Shōni Sadayori se retourna contre lui en 1398, et parvint à remporter plusieurs victoires, jusqu'à ce que Ōuchi Yoshihiro intervienne et défasse les troupes de Sadayori vers la fin de cette même année. À cette époque, Sō Sadashige

²⁶⁸⁷ En 1478, les Sō, dont les rapports avec les Shōni s'étaient grandement détériorés, prirent parti pour les Ōuchi, privant les Shōni de l'appui de Tsushima, précipitant davantage encore leur déclin (ARAKI Kazunori, 2017 : 117-118).

²⁶⁸⁸ OSA Setsuko, 1987 : 47-53 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 43-44.

²⁶⁸⁹ ARAKI Kazunori, 2017 : 26-27.

combattit à Kyūshū sous les ordres de Sadayori contre les troupes des Shibukawa en 1399²⁶⁹⁰, ce qui montre qu'il était un proche vassal du clan Shōni et que la relation entre les deux familles, perturbée par l'ingérence d'Imagawa, était rétablie. Sadashige prit par ailleurs le pouvoir à Tsushima en plein milieu de la révolte de Sadayori contre l'autorité du nouvel inspecteur général de Kyūshū, ce qui semble indiquer que Sadayori soutint la prise de pouvoir de Sadashige face à la branche des Sō de Nii, et que le revirement politique de Tsushima était étroitement lié au contexte politique de Kyūshū. Sadashige remplit par la suite la charge de second du protecteur militaire du Chikuzen et entretint une relation étroite avec les Shōni, relation qui lui assurait la possession au Chikuzen et au Hizen des terres arables, qui faisaient cruellement défaut sur l'île de Tsushima²⁶⁹¹.

La restauration de la lignée de Tsuneshige ne signifia pas pour autant que l'autorité des seigneurs Sō à Tsushima fût absolue, les Sō de Nii relégués au second plan, continuant à influencer les affaires internes de l'île. Sadashige dut ainsi faire face en 1402 à une série de rébellions menées par Sō Yoshishige (宗賀茂²⁶⁹² ; ?-?), alors qu'il était à Kyūshū auprès des Shōni depuis plusieurs années. Lorsque les nouvelles de la rébellion lui parvinrent, il prit congé de son suzerain et rentra avec plusieurs de ses vassaux dans l'île pour étouffer la révolte. Ce fut la dernière rébellion ouverte connue des Sō de Nii, qui semblent par la suite passer sous le contrôle (plus ou moins étroit) de Sadashige²⁶⁹³. Pour contrer l'influence de cette branche rivale, Sadashige parvint à rallier dans son cas plusieurs potentats de l'île, dont les Ōyama, qui s'étaient vu confier par Sumishige le soin de prélever les taxes et d'administrer la zone de la baie d'Asō quelques années auparavant²⁶⁹⁴. Les seigneurs locaux passèrent ainsi peu à peu sous l'autorité, plus ou

²⁶⁹⁰ La bataille est mentionnée dans un document de Tsushima (« *Kokubun Matajirō okibumi* » 國分又二郎置文 [Lettre à la postérité de Kokubun Matajirō], reproduit dans *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 378-380), et montre que même après avoir été défait par Ōuchi Yoshihiro, Sadayori continua pour un temps à s'opposer à Shibukawa Mitsuyori, jusqu'à ce que ce dernier fasse volte-face et s'allie à Sadayori pour combattre les Ōuchi durant les troubles de l'ère Ōei. Cf. OSA Setsuko, 1987 : 78-79 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 43.

²⁶⁹¹ OSA Setsuko, 1987 : 22 ; COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU, 2004 : 207.

²⁶⁹² Sō Yoshishige, aussi connu sous le nom de Yorinori (頼宣), était le fils cadet de Sōkō et frère de Sumishige.

²⁶⁹³ OSA Setsuko, 1987 : 71-120 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 45-46.

²⁶⁹⁴ Cf. *infra*, p. 454. On retrouve en effet un certain Oda Kunai Saemon (小田宮内左衛門 ; ?-?) parmi les seigneurs de Tsushima qui combattirent sous les ordres de Sadashige en 1402 lors de la révolte de Sō Yoshishige (Sō Yorinori). Il est à noter qu'il était alors le proche vassal (*miuchi* 身内) de Sō Mitsushige (宗満茂 ; ?-?), administrateur du district de Nii (*Nii gunshu* 仁位郡主), lui-même fils de Sō Yoshishige, et qui prit parti pour Sadashige plutôt que son propre père durant cette rébellion (« *Kokubun Matajirō okibumi* », in *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 378-380). Cette relation entre les de Ōyama (le clan porte les deux noms d'Oda et Ōyama) et les Sō de Nii explique *a posteriori* les hautes responsabilités au sein de la baie d'Asō qu'ils reçurent de Sumishige.

moins directe, de Sadashige, qui renforça son emprise sur la société locale, tout en étant fréquemment éloigné de l'île pour servir à Kyūshū sous les ordres des Shōni²⁶⁹⁵. De façon générale, après la révolte de Yoshishige, les rapports entre Sadashige et les chefs de districts (*gunshu* 郡主) furent cordiaux. Cinq des huit districts de l'île furent placés sous sa supervision directe, tandis que les districts de Nii, Tsutsu et Ina furent confiés à des membres du clan jugés dignes de confiance²⁶⁹⁶.

La période de pouvoir de Sadashige, de 1398 jusqu'à sa mort en 1418, marque le début du rétablissement de l'autorité des Sō à Tsushima. Ce rétablissement de l'autorité des Sō se heurta toutefois à l'influence de puissants chefs pirates de Tsushima, en particulier Sōda Saemontarō (早田左衛門太郎 ; ?-1428 ?) qui à la mort de Sadashige en 1418 prit l'ascendant politique dans l'île au détriment du fils de Sadashige, Sadamori²⁶⁹⁷ (宗貞盛 ; 1385 ?-1452). Ce n'est que durant la gouvernance de Sadamori, durant les années 1430 et 1440 que la branche principale des Sō parvint à réaffirmer leur hégémonie politique dans l'île, obligeant désormais les chefs pirates à demander leur autorisation pour organiser des campagnes sur le continent²⁶⁹⁸. Par ailleurs, les autorités coréennes trouvèrent en la personne de Sadashige un partenaire diplomatique fiable qui coopérait avec elles pour lutter contre la piraterie²⁶⁹⁹. Lorsque la cour du Chosŏn apprit son décès en 1418, elle dépêcha un émissaire à Tsushima pour présenter des offrandes au défunt. « Pendant que Sadashige [gouvernait] à Tsushima, son autorité s'étendait aux diverses îles [du Japon], il révérait Notre Pays, interdisait les bandes de voleurs, et les empêcha à plusieurs reprises d'envahir nos frontières. Par conséquent, lors de sa mort, Nous l'avons récompensé avec une attention particulière », peut-on lire dans les Annales du règne du roi T'aejong²⁷⁰⁰.

Les rapports de pouvoir qui s'établirent dans l'archipel au sortir du conflit des deux cours modifièrent tant le rapport des pouvoirs féodaux à la piraterie en mer de Chine que les stratégies diplomatiques employées par les pays voisins pour y mettre un terme. De

²⁶⁹⁵ Sadashige rentra définitivement à Tsushima en 1404, suite à la mort de Shōni Sadayori et la fin des tensions militaires avec les Shibukawa et les Ōuchi (SEKI Shūichi, 2012 : 22-23 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 46-48).

²⁶⁹⁶ ARAKI Kazunori, 2017 : 51-52.

²⁶⁹⁷ Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

²⁶⁹⁸ CWS : 1439.2.4 [2] ; ARAKI Kazunori, 2017 : 51-53 ; 71-73.

²⁶⁹⁹ Cf. *infra*, « III.2.C.2 Amadouer les pirates : diplomatie et apaisement ».

²⁷⁰⁰ 貞茂之在對馬島也, 威行諸島, 向慕國家, 禁制群盜, 使不得數侵邊境, 故其死也, 特厚賜焉 (CWS : 1418.4.24 [2]).

fait, les nouveaux intérêts diplomatiques des pouvoir féodaux, à commencer par le *bakufu*, eurent de profondes répercussions sur l'activité des pirates japonais.

III.2.B. Le *bakufu* de Muromachi et la mer de Chine orientale

Après 1392, le Japon fut donc unifié sous l'égide du *bakufu* de Muromachi, quoique de façon imparfaite, comme nous venons de l'expliquer. La fin du conflit des deux cours fut également marquée par un regain d'intérêt du *bakufu* pour les affaires de la mer de Chine orientale, déclenché par la venue d'une ambassade coréenne à la capitale en 1398. Après l'établissement de nouvelles relations avec le Chosŏn, Yoshimitsu s'attacha également à rétablir des relations tributaires avec la Chine des Ming. Or, dans les deux cas, ces relations ne pouvaient être maintenues qu'à la condition que Yoshimitsu puisse démontrer tant sa volonté que sa capacité à mettre un terme aux exactions des pirates japonais. La présente partie vise ainsi à analyser comment s'articulèrent les efforts diplomatiques du *bakufu* vis-à-vis du Chosŏn et de la Chine et la répression de la piraterie au Japon. En ce qui concerne le Chosŏn, nous nous limiterons ici à analyser sa relation avec le *bakufu* et comment cela affecta la politique antipirate de ce dernier, afin d'aborder en détail la stratégie diplomatique du Chosŏn, qui ne se limita pas au seul *bakufu*, dans la partie suivante. Cette partie sera également l'occasion de comprendre quelle était la marge de manœuvre et l'efficacité d'une politique de contrôle de la piraterie à l'extérieur du Japon pilotée depuis Kyōto, à une époque où le *bakufu* de Muromachi était à l'apogée de sa puissance.

III.2.B.1 Les efforts diplomatiques de Yoshimitsu

Avec la pacification progressive du pays et le rappel de Ryōshun à la capitale, Yoshimitsu s'intéressa à nouveau à la mer de Chine orientale. La voie était désormais libre pour lier de nouvelles relations commerciales avec le Chosŏn. Quelques mois à peine

après le changement dynastique, le nouveau souverain coréen adressa une lettre au shōgun pour l'avertir que les pirates japonais sévissaient toujours et menaçaient le maintien de relations de bon voisinage. Yoshimitsu ne répondit pas directement, mais fit rédiger une missive à l'abbé du Shōtenji du monastère Shōkoku (相國承天禪寺) Zekkai Chūshin (絶海中津 ; 1334-1405), expliquant qu'il avait ordonné à Imagawa Ryōshun de faire cesser les déprédations et de rapatrier les captifs coréens²⁷⁰¹, et que la pratique établie au Japon voulait que le *bakufu* ne s'occupe pas directement des affaires extérieures²⁷⁰². Cette réponse montre très clairement qu'encore en 1392, Yoshimitsu considérait que la diplomatie ne faisait pas partie de ses attributions²⁷⁰³.

Au 12^e mois de 1397, le roi T'aejo du Chosŏn dépêcha au Japon l'ambassadeur Pak Tonji (朴惇之 ; ?-?) en réponse à l'ambassade d'Ōuchi Yoshihiro arrivée en Corée le mois précédent²⁷⁰⁴. Yoshihiro n'avait en effet pas perdu de temps pour occuper le terrain diplomatique après le départ de Ryōshun. Dès 1396, il dépêcha une ambassade à la cour du Chosŏn pour clamer sa volonté de faire interdire la piraterie et de renvoyer les prisonniers coréens²⁷⁰⁵, volonté qu'il réitéra l'année suivante en désignant directement

²⁷⁰¹ Cet échange n'est connu qu'à travers la missive rédigée par Zekkai Chūshin, reproduite dans le *Zenrin kokuhōki* (*Zenrin kokuhōki*, k. 1, « An 3 *jin-shin* de l'ère Meitoku de Go-Komatsu-in, réponse à la missive du Chosŏn » 後小松院明德三年壬申 答朝鮮書); cf. VON VERSCHUER, Charlotte, 2002 : 442). Les sources coréennes n'en conservent aucune trace. Cela pourrait être dû au fait que l'année 1392 fut celle du changement dynastique, et que par conséquent, certaines affaires jugées de moindre importance politique par les compilateurs n'ont pas été consignées dans la mouture finale des Annales de T'aejo, qui comme nous l'avons expliqué en introduction de cette étude ont fait l'objet de plusieurs recompilations durant la première moitié du xv^e siècle. Selon la missive rédigée par Zekkai Chūshin, la plainte de la cour coréenne aurait été apportée à Kyōto par un moine coréen (貴國僧) du nom de Kakch'u (覺鎚 ; ?- ?), mais les échanges diplomatiques officiels en Corée ou en Chine étaient généralement confiés à des fonctionnaires de la cour, et non pas des religieux. Seuls les Japonais avaient pour pratique de confier leurs missions diplomatiques à des moines. Il est à notre sens probable que la missive du Chosŏn n'ait pas été directement transmise du Chosŏn à Kyōto, mais envoyée à Kyūshū pour qu'elle soit ensuite transmise au shōgunat, probablement par l'intermédiaire de Ryōshun. Quant à ce moine coréen Kakch'u, on ne possède aucune source à son sujet. Peut-être était-il un religieux d'origine coréenne vivant dans l'un des monastères de Hakata, à l'instar du moine Yangyu (良柔) qui facilita les échanges diplomatiques entre les deux pays en 1375-1376 (cf. *supra*, p. 534).

²⁷⁰² « Cependant, depuis les temps anciens, les généraux de notre pays n'échangent pas [en personne] avec [les contrées à] l'extérieur de nos frontières, aussi ne peut-il [Yoshimitsu] répondre directement à votre message. Il a donc ordonné à un prêtre [moi-même], de rédiger une missive et de présenter nos respects à sa place. » 然而我國將臣自古無疆外通問之事 以是不克直答來教 仍命釋氏某 代書致敬 (*Zenrin kokuhōki*, k. 1, « An 3 *jin-shin* de l'ère Meitoku de Go-Komatsu-in, réponse à la missive du Chosŏn » 後小松院明德三年壬申 答朝鮮書).

²⁷⁰³ TANAKA Takeo, 1975 : 104-105.

²⁷⁰⁴ CWS : 1397.11.14 [2] ; 1397.12.25 [3].

²⁷⁰⁵ CWS : 1396.3.29 [4].

comme responsables les populations d'Iki et Tsushima²⁷⁰⁶, sur lesquelles il n'avait théoriquement aucun pouvoir. Il semble toutefois que Yoshihiro agît en qualité de représentant du *bakufu* en cette occasion, la volonté ainsi exprimée de faire interdire la piraterie émanant en réalité de Yoshimitsu²⁷⁰⁷. Ainsi lorsque Pak Tonji se rendit au Japon, il fut guidé jusqu'à Kyōto par Yoshihiro, où il rencontra le shogun, inaugurant ainsi les relations diplomatiques du Chosŏn avec le *bakufu*. Pak Tonji ne rentra en Corée qu'au 5^e mois de 1399, après plus d'une année passée au Japon, accompagné des ambassadeurs de Yoshimitsu et de Yoshihiro et d'une centaine de prisonniers coréens libérés par ces derniers. Selon le rapport de Pak Tonji à son retour, le shōgun se montra très enclin à coopérer avec les autorités du Chosŏn, affirmant qu'il était désormais capable d'y mettre un terme :

惇之受命至日本, 與大將軍言曰: "吾王命臣曰: '我中外軍官士卒每請云: 陸置鎮戍, 海備戰艦。今我輩寄命矢石之間, 憔悴勞苦, 至於此極者, 以三島倭寇之致然。臣等願大舉以討三島, 則寇賊無遺類, 而我國家無復患矣。寡人以軍官士卒之望, 欲興師討罪, 然大將軍久掌兵權, 素有威望在乎三島之境, 不敢潛師入境。' 故先遣臣告于左右。且大將軍以兵甲之精、號令之嚴, 豈不能制三島之賊, 以雪隣國之恥! 惟大將軍以爲如何?" 大將軍欣然聞命曰: "我能制之。" 卽遣兵討之, 與賊戰六月未克。大將軍令大內殿加兵進攻之, 賊棄兵擲甲, 舉衆出降²⁷⁰⁸

[Pak] Tonji reçut les ordres [du roi] et arriva au Japon, où il dit au shōgun : « Mon Roi m'a transmis les instructions suivantes : « Nos soldats et officiers militaires de la capitale et des provinces nous demandent en toute occasion : "Nous plaçons des garnisons sur terre, nous préparons des navires de guerre sur mer. Si nous en sommes à présent réduits à des extrémités telles que nous plaçons nos vies entre les flèches et les pierres²⁷⁰⁹ et sommes éreintés et las, c'est la faute aux pirates japonais des Trois Îles. Nous désirons lancer une

²⁷⁰⁶ Yoshihiro écrivit cette année à la cour : « Comment pourrais-je ne pas répondre à votre requête de faire interdire les invasions des populations d'Iki et Tsushima ? » 一岐、對馬島邊人侵耗之禁, 敢不奉教 (CWS : 1397.7.25 [5]).

²⁷⁰⁷ SEKI Shūichi, 2017 : 122.

²⁷⁰⁸ CWS : 1399.5.16 [3].

²⁷⁰⁹ Il faut comprendre ici qu'ils risquent fréquemment leur vie au combat.

expédition de grande ampleur pour punir les Trois Îles afin d'exterminer les pirates jusqu'au dernier et qu'ils ne tourmentent plus notre pays". Nous avons ainsi voulu satisfaire aux attentes de nos hommes et mobiliser nos armées pour punir [les pirates]²⁷¹⁰, mais le shogun détient depuis longtemps le droit militaire, et a autorité dans les frontières des Trois Îles, aussi n'avons-nous pas osé dépêcher nos troupes sur ses terres". [Le roi] nous a ainsi dépêché pour annoncer à tous [sa volonté]. De plus, comment vous le shōgun, avec des hommes d'armes entraînés et des ordres stricts, ne pourriez donc contrôler les pirates des Trois Îles, et ainsi laver l'affront fait à votre pays ? Qu'en pensez-vous ? » Le shōgun, ravi en écoutant l'ordre du roi, dit : « Je peux les contenir ». Il dépêcha sur le champ des troupes pour les punir. Pendant six mois, [les troupes shogunales] ne purent l'emporter. Le shogun donna alors l'ordre au seigneur Ōuchi d'aller prêter main forte [à ces troupes] et d'attaquer [les pirates], et ceux-ci abandonnèrent armes et armures et vinrent tous se rendre.

Ainsi, selon ce passage, Yoshimitsu aurait expressément envoyé des troupes à Kyūshū dans le but de mettre un terme à la piraterie. Le *Zenrin kokuhōki* (善隣国宝記 ; Chronique des bonnes relations de voisinage comme trésor du pays) rapporte également qu'au 8^e de 1398, Yoshimitsu transmit à Yoshihiro des instructions expliquant qu'il avait reçu l'ambassade du Chosŏn chargée de présents diplomatiques, et qu'il s'apprêtait à le renvoyer en Corée. Il ajouta que récemment, les « vauriens » (*shōshū* 小醜) qui avaient désobéi aux ordres de l'inspecteur général de Kyūshū (Shibukawa Mitsuyori) avaient déjà été punis, et que Yoshihiro devait à présent exterminer les pirates restant (*zankō* 殘寇) dans les îles afin de libérer les voies maritimes entre les deux pays et ainsi assurer l'établissement de bonnes relations²⁷¹¹. Les « vauriens » en question désignent clairement Shōni Sadayori et Kikuchi Taketomo, qui à cette époque combattaient les troupes de Shibukawa. Toutefois, comme le fait remarquer Yi Young, au 8^e mois, Yoshihiro avait déjà

²⁷¹⁰ À la fin de 1396, T'aejo décida de lancer une nouvelle expédition punitive contre Tsushima, mais il semble que ce projet ne fut pas mené à son terme, probablement en raison de la reddition de la grande flotte pirate au 12^e mois de cette année. La cour coréenne changea alors de stratégie, préférant persuader les pirates de déposer les armes plutôt que se risquer à engager une guerre ouverte contre le Japon. Cf. *infra*, p. 649.

²⁷¹¹ *Zenrin kokuhōki*, k. 2, « An 5 de l'ère Ōei, missive pour instruire le Chosŏn » 應永五年諭朝鮮書 ; pour une traduction en anglais de ce document, cf. VON VERSCHUER, Charlotte, 2007 : 279-280.

dépêché ses frères sur place pour combattre les seigneurs rebelles, mais l'issue des combats demeurait incertaine. Ce n'est qu'au 10^e mois qu'il prit lui-même la tête de ses armées et pacifia le nord de Kyūshū, du moins provisoirement²⁷¹². Par conséquent, lorsque Yoshimitsu ordonna à Yoshihiro d'aller réprimer les pirates des îles, il s'agissait en fait d'aller achever de soumettre les Shōni et Kikuchi. Cette guerre se doubla donc d'une dimension diplomatique pour le *bakufu*, qui impliquait également la répression de la piraterie. D'ailleurs, Ōuchi Yoshihiro dépêcha lui-même une ambassade en Corée au 7^e mois de 1399 pour annoncer sa victoire à Kyūshū, qu'il présenta comme une victoire contre les pirates. Il profita de l'occasion pour demander que la cour lui octroie des terres au Chosŏn en vertu de ses mérites dans la répression de la piraterie, une requête que les autorités coréennes débattirent sérieusement, avant de finalement décliner²⁷¹³. Étant donné que cette ambassade fut dépêchée au Chosŏn peu de temps avant sa rébellion contre le *bakufu*, il est possible que Yoshihiro ait cherché à se ménager une base de repli en Corée dans l'hypothèse où les combats auraient tourné en sa défaveur.

Quoi qu'il en soit, les sources de l'époque assimilent la victoire contre Shōni Sadayori à une victoire contre la piraterie, ce qui fait écho à la question de l'implication de Shōni Yoriyoshi, le grand-père de Sadayori, dans l'apparition de la piraterie sur les côtes coréennes²⁷¹⁴. Un doute subsiste toutefois quant à la fiabilité de ces sources, qui sont avant tout des textes diplomatiques. Présenter de la sorte la victoire contre Sadayori et Taketomo telle une victoire contre les pirates fut sans doute et avant tout une opération en vue de bénéficier des bonnes grâces du Chosŏn. Lorsque T'aejo avait dépêché Pak Tonji au Japon en 1397, il avait stipulé dans sa missive à Yoshihiro que la répression de la piraterie était une condition *sine qua non* de l'établissement de relations diplomatiques pérennes²⁷¹⁵ :

所諭大相國禁賊之事，誠交隣繼好之美意也。然一歧、對馬兩島之民，恣行狡獪，不遵禁令，侵擾我疆，以梗兩國和好之意，亦且遠犯中國之境，天下皆謂之島賊。故我水軍將士，靡不憤惋，再三申請，大備戰艦，將欲往問厥罪，掃清海島，永絕亂源。聖上欲以文德綏遠，而貴國亦遣使來聘，諭以禁賊，故姑寢其事。

²⁷¹² Yi Young, 2013 : 67-74.

²⁷¹³ CWS : 1399.7.10 [6].

²⁷¹⁴ Cf. *supra*, « II.2.D.2 Les Shōni et leurs vassaux, les Sō de Tsushima ».

²⁷¹⁵ CWS : 1397.12.25 [3].

閣下益以講和息民之義, 謀議於大相國, 禁制兇徒, 以篤隣好, 則休聲義概, 聞於天下, 兩國和好之美, 垂於永世矣

La volonté que vous exprimez de faire interdire la piraterie dans le pays du grand conseiller est une noble intention témoignant de la sincérité de continuer de bonnes relations avec les [pays] voisins. Cependant, les populations des deux îles de Iki et Tsushima laissent libre cours à leur fourberie, ne respectent pas les ordres d'interdiction ; ils envahissent nos frontières et y sèment le trouble, et font obstacle à notre noble intention d'entretenir de bonnes relations entre nos deux pays. De plus, ils se rendent au loin et violent les frontières de la Chine, et dans l'empire, tous les dénoncent comme pirates des îles. Par conséquent, nul parmi nos généraux de marine ne s'indigne et ne demande de manière répétée que nous affrétions des grands vaisseaux de guerre et allions les punir pour leurs crimes, nettoiyons les îles, et éradiquions à jamais la source du désordre. Son Altesse désirant apaiser les contrées lointaines par le pouvoir des Lettres, votre noble pays a dépêché des ambassades qui déclarent vouloir interdire la piraterie, c'est pourquoi elle a provisoirement ajourné son projet (de répression armée). Si vous [Yoshihiro] prônez encore davantage la paix et la quiétude du peuple, et encouragez dans votre pays (大相國) le contrôle de la piraterie pour renforcer la qualité des relations avec les pays voisins, alors l'excellente nouvelle de votre sens du devoir et de l'honneur retentira dans l'empire, et la qualité des relations de concorde entre nos deux pays sera transmise à la postérité.

Yoshihiro et le *bakufu* se devaient donc de faire un geste fort pour établir leur statut d'interlocuteur diplomatique privilégié, et il est possible que la rébellion de Sadayori à Kyūshū fut simplement présentée en victoire contre les pirates pour répondre à des objectifs diplomatiques. Yi Young cite toutefois d'autres documents plus tardifs, datant de la première moitié ou du milieu du xv^e siècle, qui suggèrent un lien continu entre les Shōni et les pirates de Tsushima par la suite²⁷¹⁶. Ainsi en 1427, le potentat local de Tsushima,

²⁷¹⁶ Yi Young, 2013 : 75-82.

Sōda Saemontarō, dépêcha un émissaire en Corée pour transmettre à la cour l'avertissement suivant²⁷¹⁷ :

兵曹啓: "對馬島都萬戶左衛門大郎,使送上官人僧蘇緊云: '日本 大內殿與小二殿相戰。宗彦六,原是小二殿管下,領兵入救,其軍人飢困者,或中路還來,乞糧貴國,或赴鬪不勝者,侵掠貴境,深可疑畏' (...)

« Le ministère des armées s'adresse à la cour : "le Commandant en chef de Tsushima Saemontarō a dépêché son officier supérieur le moine Sokin pour dire : "Au Japon les seigneurs Ōuchi et Shōni se battent. Sō Hikoroku²⁷¹⁸ étant originellement le vassal du seigneur Shōni, il a dépêché ses troupes pour lui porter assistance, et il est profondément à craindre que certains de ses soldats, en proie à la famine, rebrousse chemin et viennent [en Corée] demander des vivres à votre noble Pays, ou bien que n'ayant pu l'emporter dans les combats commettent des pillages sur vos côtes" (...) »

Ainsi, en cette période de conflits, les troupes de Sō Sadamori, vassal de Shōni Mitsusada (少式満貞 ; 1394-1433), pouvaient se retourner contre les côtes coréennes pour se procurer des vivres, soit par des voies pacifiques lorsque cela était possible, soit par la force. En d'autres termes, les pirates de Tsushima faisaient partie des forces navales de Shōni Mitsusada. Un autre document contenu dans les *Sillok*, le rapport de l'ambassade à Tsushima de Wōn Hyoyōn (元孝然 ; ?-1466) en 1455, montre également que nombre des chefs pirates de l'île servaient au sein des armées des Shōni²⁷¹⁹ :

十八日,皮尙宜往看知灑文家,有僧在坐,引至他處密語曰,"行次初到時欲拘留,議論紛紜,今寢息可喜。"且曰,"彼客僧,乃小二殿使送,以請兵事來者也。"問"何故請兵?"答曰,"小二殿曾見逐於大內殿,欲與戰久矣。今大內殿臣僚謀反

²⁷¹⁷ CWS : 1427.7.1 [3].

²⁷¹⁸ C'est-à-dire Sō Sadamori (宗貞盛 ; 1385 ?-1452), le fils de Sadashige.

²⁷¹⁹ CWS : 1455.4.7 [1].

事覺, 謀臣、智將多致死亡, 故小二殿乘此隙欲攻耳。今本島賊首, 皆往江南作賊, 答以待秋送兵。"

Le 18, P'i Sangŭi²⁷²⁰ se rendit chez Kanjiswaemun²⁷²¹, où il y avait un moine qui siégeait. [Kanjiswaemun] attira [Sangŭi] à part et lui confia en secret : « Lorsque [votre] ambassade est arrivée, on désirait la retenir, et les discussions étaient houleuses, mais à présent il est heureux que la discussion se soit apaisée ». Il dit également : « Ce moine de passage a été envoyé par le seigneur Shōni pour demander l'envoi des troupes (de renfort) ». [P'i Sangŭi] demanda : « Pourquoi demander des renforts ? ». [Kanjiswaemun] répondit : « Le seigneur Shōni a par le passé été chassé par le seigneur Ōuchi. Cela fait longtemps qu'il désire mener bataille contre lui. À présent, un complot des vassaux du seigneur Ōuchi a été découvert. Nombre de comploteurs et de généraux avisés en sont morts, aussi le seigneur Shōni veut-il profiter de cette ouverture pour attaquer. En ce moment, les chefs pirates de cette île sont tous partis au Jiangnan pour piller. Nous avons répondu que nous attendrons l'automne pour dépêcher des troupes ».

Il s'agit d'un document postérieur d'environ un demi-siècle à la période traitée ici, mais il fournit néanmoins un précieux aperçu du rapport que pouvaient entretenir les Shōni avec les pirates de Tsushima à l'époque Muromachi. On voit en effet que les flottes pirates formaient un contingent des effectifs militaires de Shōni Noriyori (少弐教頼 ; 1426-1469), dont ils constituaient probablement une large partie des forces navales.

Il est également important de noter que ce rapport montre que Noriyori n'avait pas ordonné à ces pirates d'aller piller les côtes de la Chine, puisqu'au moment où il demanda des troupes, il semblait ignorer qu'ils étaient en campagne au Jiangnan. D'ailleurs, ce même rapport de l'ambassade coréenne de 1455 signale également avant le passage cité ci-dessus que les chefs pirates de Tsushima, Iki et Matsura s'étaient réunis quelques jours

²⁷²⁰ P'i Sangŭi (皮尙宜 ; 1394-?) était un interprète et diplomate qui participa à de nombreuses missions diplomatiques au Japon entre 1433 (CWS : 1433.2.27 [2]) et 1470 (CWS : 1470.6.3 [6]). Son père était un transfuge japonais du nom de Sago (沙古 ; ?-?), qui s'était rendu au Chosŏn en 1399 (CWS : 1462.4.24 [4]).

²⁷²¹ Il s'agit de la transcription phonétique coréenne du nom d'un notable de l'île, mais nous n'avons pas pu identifier de qui il s'agit. Ce nom n'apparaît sous cette forme qu'une seule fois dans les *Sillok*.

auparavant à Funakoshi, sur la côte ouest de Tsushima, pour discuter de la campagne à venir²⁷²², et il ne semble pas que Noriyori soit intervenu dans les discussions.

Le rapport de 1455 est d'autant plus instructif qu'il date d'une époque où la puissance des Shōni connaissait un rapide déclin. Durant la majeure partie du xv^e siècle, ils enchaînèrent les conflits contre les Shibukawa et les Ōuchi qui étendaient leur influence sur Kyūshū, conflits dont la plupart tournèrent à leur désavantage. Ils furent même régulièrement obligés d'aller trouver refuge à Tsushima, et perdirent leurs points d'appuis à Kyūshū. Au moment où Shōni Noriyori réclama des troupes en 1455, il était encore en exil à Tsushima²⁷²³. Le clan était donc sur le déclin, mais sa relation avec les Sō leur assurait le soutien militaire de Tsushima, y compris des chefs pirates qui étaient pour une large partie placés sous le contrôle des Sō à cette époque²⁷²⁴.

Qu'en était-il dans les années 1390 ? Il est difficile d'y répondre, mais le document de 1427 cité précédemment fournit un élément de réponse. En effet, l'auteur de cet avertissement à la cour du Chosŏn était un certain Sōda Saemontarō, chef pirate notoire. Or, comme le note Tamura Hiroyuki, celui-ci semblait à cette époque être indépendant de la hiérarchie féodale de l'île, et ne participait pas à la mobilisation de troupes de Sadamori à Tsushima²⁷²⁵. Il faut dire que dans les années 1410 et surtout 1420, Saemontarō avait acquis une grande influence politique dans l'île, qui lui assurait un certain degré d'autonomie vis-à-vis des Sō et des Shōni. Le fait est d'autant plus intéressant pour notre propos que Saemontarō était le principal meneur de la flotte pirate qui déposa les armes au Chosŏn à la fin de 1396²⁷²⁶.

Il est possible que la campagne de 1396 fût commanditée par Sadayori lui-même dans le but de financer ses opérations militaires contre les Shibukawa qui allaient débiter l'année suivante, mais une partie au moins de cette flotte (une soixantaine de navires et environ trois mille pirates, selon les sources coréennes)²⁷²⁷, menée par Saemontarō, décida d'entamer des pourparlers avec la cour coréenne, lui proposant, en échange de terres et de vivres, de protéger les côtes des incursions d'autres groupes pirates²⁷²⁸. Il

²⁷²² CWS : 1455.4.7 [1].

²⁷²³ OSA Setsuko, 1987 : 22-23 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 96-99.

²⁷²⁴ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 258-260 ; ARAKI Kazunori, 2017 : 71-74.

²⁷²⁵ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 237-238.

²⁷²⁶ Cf. *supra*, p. 564.

²⁷²⁷ Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

²⁷²⁸ CWS : 1396.12.9 [1].

paraît peu vraisemblable qu'en agissant ainsi, Saemontarō ait suivi les ordres de Sadayori, la manœuvre ayant plutôt pour but manifeste de s'extraire de l'autorité des pouvoirs féodaux japonais. Cette reddition de masse des pirates de Tsushima au Chosŏn atteste en tout cas du fait qu'à cette époque, le contrôle que Sadayori était en mesure d'exercer sur la piraterie n'était dans le meilleur des cas que partiel. La situation en cette fin de XIV^e siècle était manifestement différente de celle des années 1350 et 1360 : après plus de vingt années de déchirements tant au sein des maisons Sō que Shōni, de revers militaires, d'ingérences de puissances extérieures, et d'intense activité pirate, les structures de pouvoir en place à l'époque de Shōni Yorihiro et Sō Tsuneshige avaient été fortement fragilisées.

La nouvelle de la défaite des troupes de Sadayori contre Ōuchi Yoshihiro en 1398 fit réagir les pirates, si l'on en croit les sources officielles coréennes. Les Annales rapportent en effet au 11^e mois de 1399 que « sept navires japonais arrivèrent à Sŏnju dans le Cercle du Nord-Ouest et demandèrent à se rendre. On envoya les transfuges japonais Kuyuk et Tŭnggon²⁷²⁹ pour négocier. Puis (le roi) fit don (en récompense) à [Ku]yuk d'un cheval scellé, de vêtements et d'un couvre-chef. Au début (auparavant), les Japonais pillaient les zones côtières du Grand Pays des Ming, et étaient arrivés dans plusieurs lieux dont le P'unghae²⁷³⁰ et le Cercle du Nord-Ouest. Quand ils apprirent que le Préfet des Six Provinces Kō Yoshihiro²⁷³¹ avait levé une armée et exterminé les pirates des Trois Îles, ils demandèrent en fin de compte à se rendre, craignant que le malheur ne les atteigne²⁷³² ». Ainsi, selon ce passage, les pirates apprirent en Corée que Yoshihiro avait vaincu Sadayori, et décidèrent de présenter eux-aussi leur reddition. Or, lorsque nous avons étudié les mouvements de cette flotte, nous avons émis l'hypothèse que celle-ci était en réalité la flotte de Saemontarō, qui revenait sur les côtes coréennes pour se rendre à la cour au 4^e mois de 1397. Mais alors que le chef pirate se dirigeait vers la capitale par les voies terrestres, un fonctionnaire coréen un peu trop zélé voulu attaquer la flotte pirate au mouillage, contrevenant aux ordres de la cour ; néanmoins, les pirates le virent arriver et s'enfuirent vers l'ouest, remontant la côte occidentale de la Corée jusqu'en Chine. Les

²⁷²⁹ Il s'agit des noms coréanisés de ces personnages. On ne connaît pas leurs noms japonais.

²⁷³⁰ Ancien nom de la province du Hwanghae (cf. CWS : 1417.12.3 [2]).

²⁷³¹ C'est-à-dire Ōuchi Yoshihiro (大内義弘 ; 1356-1399).

²⁷³² 倭船七艘, 至西北面宣州請降, 遣降倭 仇陸、藤昆招諭之, 仍賜陸鞍馬衣冠。初, 倭寇侵掠大明沿海之地, 以及我豐海道西北面等處。及聞其六州牧高義弘起兵擊殲三島之爲賊者, 恐禍及己, 遂乞降 (CWS : 1399.11.8 [2]).

traces laissées par la flotte sont repérables jusqu'au début de 1398²⁷³³. On voit par ailleurs que la flotte de 1399, qui arriva directement de Chine sur les côtes coréennes, n'avait pas encore reçu la nouvelle de la défaite de Sadayori à Kyūshū survenue vers le 10^e mois de 1398, ce qui suggère qu'elle avait déjà quitté les côtes de Kyūshū avant cette date. Par conséquent, il est probable que la flotte qui déposa les armes dans le nord-ouest de la Corée au 10^e mois de 1399 fut la même que celle qui était déjà venue se rendre en Corée au début de 1397, alors sous les ordres de Saemontarō. La crainte de la répression des autorités shogunales, alors que Sadayori se rebellait contre l'inspecteur général de Kyūshū, aurait donc constitué un facteur déterminant dans la décision des pirates d'effectuer leur reddition en Corée.

Le shogun Yoshimitsu déploya en tout cas d'importants efforts pour faire cesser la piraterie sur les côtes coréennes et placer sous sa coupe le nord de Kyūshū, clé du développement des relations diplomatiques avec l'extérieur. Les tractations, commencées à la fin des années 1390, se poursuivirent ensuite jusqu'à sa mort en 1408. Ainsi, en 1405, il fit pression sur les autorités de Tsushima pour que les esclaves étrangers de l'île lui soient remis, comme en témoigne la lettre suivante, adressée par Sadashige à deux potentats locaux de Tsushima :

きやうとよしかうらい御かつていの御ふねつき候ニよて、上さまよりたうしんの事、おほせかふり候、こほり代くわん相ともに、けんもんかうけをきらわす、たう人の事、この月十日みせんニ、ことごとくしるししんせられ候へく候、尚々一人もようしやなきよし、せいもんをもて、ちうしんあるへく候、すこしもふさたニ候てハ、上の御ふちん、われわれしやうかいをうしなうへく候、そのふんあい心ゑ候て、さたあるへく候、恐々謹言、

五月七日

貞茂 御判

あふミ二郎左衛門入道殿

田原左京亮殿²⁷³⁴

²⁷³³ Cf. *supra*, p. 565.

²⁷³⁴ *Gohanmotsu hikae* 御判物控. Cf. *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 383.

« Un navire ambassade en Corée est arrivé de Kyōto ²⁷³⁵, et nous avons reçu un ordre du Supérieur ²⁷³⁶ au sujet des étrangers. Tous les suppléants des districts, et ce, quel que soit leur pouvoir, doivent établir et présenter une liste de tous les étrangers [présents dans leur domaine] avant le 10 de ce mois. De plus, vous devez présenter un rapport avec un serment écrit qu'aucune personne n'a été omise. Au moindre manquement, nous perdrons la vie dans les armées du Supérieur²⁷³⁷. Prenez connaissance de cette lettre, et prenez les dispositions nécessaires. Respectueusement,

5^e mois, 7^e jour

Sadashige signature

Au Sire Afumi Jirōsaemon retiré²⁷³⁸

Au Sire Tawara, Adjoint de la section de gauche du service de la capitale »

Ici, les « étrangers » en question désignent les captifs des pirates, et – dans la mesure où le navire se rendait en Corée – principalement des esclaves coréens. La lettre de Sadashige témoigne du ton intransigeant adopté par Yoshimitsu envers les autorités de l'île, qu'il menace donc de mort en cas de refus de coopérer. Cet édit du *bakufu* ainsi relayé par le seigneur de Tsushima illustre ainsi clairement les efforts du shogun pour mettre fin aux activités des pirates dans les mers de Chine, une entreprise difficile puisque, jusqu'alors, l'île de Tsushima était sous l'autorité des Sō et des Shōni, en rébellion quasi permanente depuis 1397.

L'année d'émission du document n'est pas précisée, mais on voit en effet qu'une ambassade de Yoshimitsu se présenta au Chosŏn le 29 du 6^e de 1405 pour annoncer que le shogun avait capturé des pirates²⁷³⁹. Il semble donc que Yoshimitsu ne se contenta pas de réclamer que les « étrangers » de Tsushima lui soient remis, mais qu'il ordonna

²⁷³⁵ Nous ignorons si à ce moment le navire était déjà arrivé à Tsushima, ou bien s'il était encore dans un autre port (à Hakata par exemple).

²⁷³⁶ Dans le cas de Tsushima, le terme « Supérieur » (*Kamisama* 上様) fait généralement référence au seigneur Shōni, aussi faut-il comprendre que l'ordre du *bakufu* fut d'abord transmis à Shōni Mitsusada et que ce dernier le relaya ensuite à Sadashige pour être diffusé dans l'île. Cf. ARAKI Kazunori, 2017 : 35-36.

²⁷³⁷ Ce passage est un peu sibyllin, mais il semble signifier que les gens de Tsushima, en tant que vassaux des Shōni, perdraient aussi la vie. Le terme « *fuchin* » ふちん, écrit en *kana*, semble correspondre au terme *fujin* 布陳, signifiant « disposer ses troupes avant une bataille », ou bien désignant les troupes ainsi disposées.

²⁷³⁸ Il s'agit probablement du potentat local du village d'Aumi (青海) à Mine (situé sur la côte à proximité du sanctuaire Kaijin de Kisaka).

²⁷³⁹ CWS : 1405.6.29 [2].

également la capture de certains pirates. Puis au 12^e mois de la même année, Yoshimitsu envoya une nouvelle ambassade, qui fut chaleureusement reçue par T'aejong. Celui-ci, lors de son entrevue avec l'ambassadeur de Yoshimitsu, lui dit que « Le roi de ton pays a chaleureusement accueilli les émissaires que j'avais envoyés, rapatrié un grand nombre de prisonniers et s'est efforcé d'interdire la piraterie : j'en suis fort heureux²⁷⁴⁰ ». Ces propos du roi coréen attestent des efforts déployés par Yoshimitsu pour réprimer la piraterie dans les îles du nord-ouest de Kyūshū, à commencer par Tsushima. Or, le 5^e mois de 1405 correspond au mois de la reddition de Shōni Mitsusada face aux troupes du *bakufu* consécutivement à la mort de son père Yorisada²⁷⁴¹. Il semble donc que Yoshimitsu profita de la situation pour faire à nouveau pression sur les pirates de Tsushima.

III.2.B.2 Les ambassades de Yoshimitsu à la cour des Ming

À partir du début des années 1400, la répression de la piraterie revêtit un nouvel enjeu pour Yoshimitsu. En effet, cette époque fut aussi marquée par le rétablissement des relations diplomatiques entre le Japon et les Ming. Selon le *Zenrin kokuhōki*, un marchand de Hakata du nom de Koizumi (肥富 ; ?-?) rentra de Chine au début de l'ère Ōei (1394-1428), et vanta les mérites d'établir des relations diplomatiques avec les Ming auprès de Yoshimitsu, d'autant que la situation, après la mort de Hongwu en 1398, se prêtait à une nouvelle tentative. Ainsi, en 1401, le shogun se décida à envoyer une nouvelle ambassade, nommant Koizumi second de l'ambassadeur, probablement en charge de l'organisation logistique et pratique de l'expédition²⁷⁴². Le jeune empereur Jianwen (建文, r. 1398-1402), petit-fils et successeur de Hongwu mais dont l'autorité était fortement contestée par son oncle, le futur empereur Yongle, se montra en effet bien plus réceptif que son père à l'ambassade de Yoshimitsu, à qui il conféra l'investiture en tant que « Roi du Japon » (*Riben guowang* 日本國王) l'année suivante, avant d'être détrôné par son oncle.

Ainsi, la première ambassade de Yoshimitsu en tant que « Roi du Japon », dépêchée en 1403, fut reçue par l'empereur Yongle, qui confirma immédiatement son investiture en

²⁷⁴⁰ 汝國王厚待予所遣之人, 多刷被擄人口送還, 力禁海賊, 予甚喜焉 (CWS : 1405.12.16 [1]).

²⁷⁴¹ ARAKI Kazunori, 2017 : 48.

²⁷⁴² TANAKA Takeo, 1975, rééd. 2002 : 64 ; VON VERSCHUER, Charlotte, 2007 : 280-281 ; MURAI Shōsuke, 2015 : 117-118.

tant que Roi du Japon, et lui envoya un sceau en or ainsi que cent « étiquettes » (*kanhe* 勘合), ou « titres de créances » pour reprendre la traduction de Charlotte Von Verschuer, utilisés pour le commerce tributaire, inaugurant ce faisant le « commerce des étiquettes » avec le Japon, représentatif des relations entre les Ming et le Japon jusqu'au XVI^e siècle. À l'origine, ces étiquettes étaient utilisées comme sauf-conduits pour les envoyés impériaux qui se rendaient dans les provinces. Elles se composaient d'une moitié de document ou de sceau portant la mention « Japon » et numérotée, que l'on faisait correspondre avec l'autre moitié conservée par les autorités portuaires afin d'authentifier l'identité de l'expéditeur de l'ambassade. Cependant, ces étiquettes servirent rapidement d'attestations pour s'assurer que les quotas de navires autorisés par les ambassades tributaires n'étaient pas dépassés. Le premier pays à bénéficier de ce système fut le Siam en 1383. En 1403 Yoshimitsu reçut ainsi cent de ces titres de créance, lui donnant ainsi le droit de dépêcher cent navires en Chine jusqu'à la fin de son règne dans le cadre du commerce tributaire²⁷⁴³.

Une mission commerciale munie de ces titres de créance fut dépêchée dès 1404, la première d'une série de cinq missions de 1404 à 1411, regroupant un total de trente-huit navires, et ce, alors même qu'il avait été fixé en 1404 que le Japon était n'autorisé à envoyer qu'une seule ambassade tous les dix ans²⁷⁴⁴. Chaque ambassade se présentait d'abord à Ningbo, seul port où elle était autorisée à accoster, avant de se diriger vers la capitale par les canaux intérieurs. Le commerce tributaire avec la Chine se décomposait ainsi en trois temps : la présentation du tribut à proprement parler, le commerce officiel, et le commerce privé autorisé en marge des ambassades. Le tribut était présenté par le « Roi du Japon » à l'empereur Ming, et en contrepartie duquel il recevait des cadeaux de remerciements. Cette partie ne représentait généralement qu'une petite portion des volumes échangés. Venait ensuite le commerce officiel, où les autorités chinoises achetaient directement tous les produits faisant l'objet d'un monopole gouvernemental : les armes, le soufre, le cuivre, etc. Enfin, les marchands qui accompagnaient les

²⁷⁴³ VON VERSCHUER, Charlotte, 2014 : 135-136.

²⁷⁴⁴ MS : 322, « Récit du Japon » 日本傳, « An 4 de l'ère Jingtai [1453] » 景泰四年 : « Au début [du règne] de Yongle, nous avons instruit le Japon de porter tribut une fois tous les dix ans, de se limiter à deux cents personnes et deux navires et de ne pas porter d'armes. Les contrevenants seraient traités comme des pirates. Nous leur décernâmes ainsi deux navires qu'ils utiliseraient pour porter le tribut. Par la suite, toutes [les ambassades] contrevinrent aux règlements » 永樂初, 詔日本十年一貢, 人止二百, 船止二艘, 不得攜軍器, 違者以寇論。乃賜以二舟, 為入貢用, 後悉不如制。

ambassades étaient autorisés à échanger avec des marchands privés de Ningbo, ceux des étapes sur la route vers Beijing, ou ceux de la capitale²⁷⁴⁵. En général, ces missions commerciales officielles pouvaient rapporter quatre à cinq fois l'investissement initial²⁷⁴⁶. Yoshimitsu se montra ainsi actif dans ces échanges, dépêchant en tout six missions tributaires sous son patronage en cinq ans, de 1403 à 1408, année de sa mort²⁷⁴⁷. Les sources sont laconiques sur les produits échangés dans le cadre de ces échanges tributaires, seuls les échanges de cadeaux diplomatiques dans le cadre du cérémoniel tributaire étant parfois mentionnés. Le tribut japonais était principalement constitué de chevaux, de soufre, d'agates, d'objets de l'artisanat tels que des paravents, des éventails, et des armes (principalement des sabres et des lances) et armures, tandis que l'empereur offrait généralement aux Japonais des produits tels que des brocarts, des taffetas à décor de sergé, de gaze et de tulle de soie, de la monnaie de bronze et de la monnaie-papier, de l'argent, des nattes et coussins, des pierres précieuses, des fruits exotiques, et des céramiques²⁷⁴⁸. Les mentions concernant les produits échangés dans le cadre du négoce en marge de ces ambassades sont rares, mais on sait que les sabres et les lances japonaises étaient fréquemment rachetés par les autorités chinoises en tant que produits sous monopoles gouvernemental, et ce en dépit du fait que l'empereur Yongle le leur avait spécifiquement interdit²⁷⁴⁹.

L'établissement de ces échanges coïncida avec une baisse relative de l'activité pirate en Chine. En effet, si la piraterie japonaise avait été largement pacifiée sur les rivages chinois après 1374, à l'exception de quelques attaques sporadiques en 1380, 1383, et 1384, elle réapparut à partir de 1389, alors même qu'elle entamait son déclin sur les côtes coréennes. Il est manifeste que les efforts diplomatiques de Hongwu pour intégrer le Japon et les Ryūkyū²⁷⁵⁰ dans le système tributaire visaient avant tout à régler l'épineux problème de la piraterie, et que le choix de Kaneyoshi comme « Roi du Japon » avait été motivé par cet objectif. Or, l'affaire de Lin Xian révéla à la cour chinoise qu'il était impossible de s'appuyer sur Kaneyoshi (déjà mort en 1383, ce que la cour chinoise ignorait) pour régler le problème. Ainsi, l'année suivant la rupture des relations

²⁷⁴⁵ VON VERCHUER, Charlotte, 2014 : 134-139 ; MURAI Shōsuke, 2015 : 9.

²⁷⁴⁶ MURAI Shōsuke, 2015 : 9-10.

²⁷⁴⁷ VON VERCHUER, Charlotte, 2014 : 136 ; MURAI Shōsuke, 2015 : 32-33.

²⁷⁴⁸ MSL : 1403.9.24 ; 1403.10.11 ; 1404.10.4 ; 1404.11.1 ; 1405.11.9 ; 1406.1.11 ; 1406.6.13 ; 1407.5.26 ; 1408.5.5 ; 1408.11.23 ; VON VERCHUER, Charlotte, 2014 : 136-138.

²⁷⁴⁹ MSL : 1403.9.24 ; VON VERCHUER, Charlotte, 2014 : 134.

²⁷⁵⁰ Cf. *infra*, « III.3.A.2 Établissement de relations tributaires avec les Ming ».

diplomatique avec le Japon, les Ming adoptèrent une toute autre approche, visant à renforcer les défenses côtières. Cette stratégie reposait sur trois piliers fondamentaux : le renforcement des défenses militaires, la généralisation de l'évacuation des îles, et la réactualisation de l'interdit maritime. La défense militaire des côtes fut un enjeu primordial pour les autorités des Ming dès la fondation de la dynastie. Toutefois, la cour impériale ordonna en 1387 la construction de nouvelles garnisons et fortins sur l'ensemble de la côte, principalement au Zhejiang et au Fujian, où 35 000 et 15 000 hommes furent respectivement mobilisés pour participer aux travaux²⁷⁵¹. Ce dispositif militaire fut complété par l'évacuation forcée des nombreuses îles de la côte, du Shandong au Guangdong en passant par le Zhejiang et le Fujian.

Danjō Hiroshi estime que ce nouveau dispositif remporta un certain succès dans la pacification des côtes. Il fonde notamment cet avis sur un extrait de la chronique locale de Changzhou (漳州 ; située à la frontière du Fujian et du Guangdong) compilée durant le règne de Shenzong (神宗 ; r.1573-1620). Selon cette chronique, l'évacuation des îles et le renforcement des défenses côtières en 1387 permirent d'éviter toute attaque pirate pendant plus d'un siècle²⁷⁵². Cela est peut-être vrai pour la localité de Changzhou, mais comme nous l'avons vu, la piraterie était bel et bien présente sur les rivages chinois à partir de 1389, soit deux ans à peine après l'évacuation forcée des îles. Par ailleurs, certains groupes pirates furent guidés par des Chinois, tel celui qui attaqua les côtes du Zhejiang en 1391, et qui était guidé par un certain Zhang Ama (張阿馬 ; ?-1391), « vaurien » du district de Huangyan, capturé par les autorités chinoises à cette occasion²⁷⁵³. De plus, des marchands japonais continuèrent à se livrer à la contrebande sur les côtes chinoises, comme en témoigne le cas de Koizumi, qui convainquit Yoshimitsu de rouvrir les échanges diplomatiques avec les Ming en 1401. Le personnage est mal connu, mais l'hypothèse prévalant aujourd'hui est qu'il serait un marchand de Hakata qui se livrait à la contrebande sur les côtes chinoises durant les années d'interruption des relations tributaires²⁷⁵⁴. On possède quelques mentions dans les sources chinoises du règne de Yongle nous permettant de supposer l'existence d'un tel commerce clandestin.

²⁷⁵¹ DANJO Hiroshi, 2013 : 112-113.

²⁷⁵² *Wanli Changzhoufuzhi* 萬曆漳州府志 [Chronique de la préfecture de Changzhou de l'ère Wanli] : j. 7, Traité de la défense militaire (兵防志), Périls (險扼), fortins côtiers (水寨), cité dans DANJO Hiroshi, 2013 : 119.

²⁷⁵³ MSL : 1391.8.19. Nous avons déjà cité ce cas dans la partie précédente de cette étude. Cf. *supra*, p. 513.

²⁷⁵⁴ MURAI Shōsuke (et al.), 2015 : 117-118.

Ainsi en 1405 fut rapporté à la cour que « L'Envoyé-commandant en chef du Fujian Zhang Jian dirigeait les troupes pour la capture des Japonais, et a reçu en privé un pot de vin des pirates. De plus, il laissa ses hommes piller les biens de la population »²⁷⁵⁵. Le coupable fut ainsi puni et envoyé en exil. Dans cette note de l'histoire officielle, les « pirates » en question sont probablement des contrebandiers, une impression renforcée par la surprenante légèreté de la peine infligée. L'extrait donne ainsi un aperçu des connivences et de la corruption de certains fonctionnaires locaux qui s'accommodaient des activités illicites des Japonais le long de la côte, et y prenaient peut-être même directement part. Le fait que cette affaire se déroule au Fujian suggère par ailleurs que le trafic en question se déroulait via les Ryūkyū²⁷⁵⁶.

Il ressort de ces observations que la politique de répression stricte menée par Hongwu ne fut pas efficace pour régler le problème de la piraterie, bien au contraire. Les raisons de cet échec ne sont pas explicitées dans les sources, mais on peut supposer que l'évacuation des îles, loin de tenir la piraterie en respect, lui offrit au contraire des bases avancées au plus près de la côte chinoise, permettant aux flottes de faire de l'eau douce, du bois ou encore de chasser après plusieurs jours de navigation en haute mer. Le fait que certaines campagnes durent plusieurs mois, voire plusieurs années – comme pour la flotte de 1397-1399 – montre clairement que les pirates pouvaient passer de longues périodes dans les îles chinoises sans être inquiétés. En somme, les pirates utilisèrent de la même façon les îles chinoises vidées de leur population que les îles coréennes dans lesquelles ils faisaient relâche impunément depuis déjà plusieurs décennies.

C'est dans ce contexte qu'arriva en Chine la première ambassade de Yoshimitsu. En l'absence des annales du règne de Jianwen (r. 1398-1402), il est difficile de savoir quelle furent les raisons de l'accueil favorable dont bénéficia l'ambassade, mais il est certain que Yoshimitsu déploya d'importants efforts pour réprimer la piraterie sur les côtes chinoises, de la même façon qu'il réprimait la piraterie active sur les côtes coréennes depuis 1398. Les deux aires géographiques étant contiguës, nombre des flottes attaquant les côtes coréennes étaient aussi auteurs des attaques en Chine. Le fait est avéré dans le cas de la flotte de 1397-1399, par exemple, originaire de Tsushima (et sans doute d'Iki) qui déposa les armes en Corée lorsqu'elle apprit que les Shōni avaient été vaincus par les troupes du

²⁷⁵⁵ 福建都指揮使張鑿、領兵捕倭、私受賊賂。又縱所部掠民財 (MSL : 1405.7.21).

²⁷⁵⁶ Cf. *infra*, « III.3.A.4 Les réseaux pirates du Sud ».

bakufu menées par Ōuchi Yoshihiro. Toutefois, ce ne fut qu'à partir de 1405 et la reddition du jeune Shōni Mitsusada que Yoshimitsu gagna enfin accès à la zone d'Iki et Tsushima. Celui-ci fit pression sur les autorités de Tsushima pour qu'elles lui livrent les étrangers présents dans l'île.

Il n'attendit toutefois pas 1405 pour tenter de résoudre la problème de la piraterie sur les côtes chinoises, comme en témoigne l'ordre d'interdiction de la piraterie adressé au protecteur militaire de la province de Satsuma, Shimazu Korehisa (島津伊久 ; 1347-1407) en 1402²⁷⁵⁷. Cet édit montre en effet que Yoshimitsu commença à diffuser des ordres d'interdiction de la piraterie dès l'établissement de ses relations diplomatiques avec la Chine. D'ailleurs, il renvoya des Chinois capturés par les pirates dès sa première ambassade de 1401 et continua par la suite²⁷⁵⁸. L'année 1405 fut marquée par l'envoi d'une vingtaine de chefs pirates à la cour chinoise, un fait inédit dans l'histoire des relations entre les deux pays²⁷⁵⁹. Yoshimitsu envoya également des pirates capturés lors de ses ambassades suivantes, en 1407²⁷⁶⁰ et 1408²⁷⁶¹. L'empereur Yongle, ravi de ces efforts, lui adressa de nombreux éloges, exprimant toute sa satisfaction²⁷⁶². Le fait que Yoshimitsu fût ainsi en mesure de capturer des chefs pirates pour les livrer aux autorités chinoises et coréennes à partir de 1405 tend à démontrer *a contrario* que les Sō et les Shōni n'avaient eue aucune velléité de faire interdire la piraterie jusqu'à cette date. Nous ignorons comment Yoshimitsu captura les pirates en question, mais sur la base du document de 1405 émis par Sō Sadashige (cité plus haut), on peut supposer qu'il ordonna à Shōni Mitsusada de les faire arrêter, et que ce dernier transmit cet ordre à Sō Sadashige. Il semble que la politique de répression de la piraterie porta ses fruits, puisque le nombre d'attaques et la taille des flottes pirates diminua entre 1399 et 1408²⁷⁶³, sans pour autant

²⁷⁵⁷ Cf. *supra*, p. 360.

²⁷⁵⁸ ZHENG Liangsheng, 1985 : 277-278 ; TANAKA Takeo, 1975, rééd. 2002 : 68-69.

²⁷⁵⁹ « À l'époque les pirates des îles de Tsushima et d'Iki commettaient des pillages contre les habitants de la côte. Là-dessus, on exhorta leur roi à les capturer. Le roi mit ses troupes en mouvement et les extermina ; il ligota vingt de leurs chefs, et au 11^e mois de l'an 3 [du règne de Yongle] les présenta à la cour, et offrit également tribut. » 時對馬、臺岐諸島賊掠濱海居民，因諭其王捕之。王發兵盡殲其眾，繫其魁二十人，以三年十一月獻於朝，且修貢 (MS : 322, « Récit du Japon » 日本傳). Les *Shilu* rapportent également cet envoi de prisonniers, mais n'en donnent pas le nombre exact (MSL : 1405.11.9).

²⁷⁶⁰ MSL : 1407.5.26.

²⁷⁶¹ MSL : 1408.5.5.

²⁷⁶² La lettre que Yongle adressa à Yoshimitsu en 1407 le décrit dans des termes particulièrement élogieux. Selon celle-ci, Yoshimitsu était calme, sagace, perceptif, respectueux, sage, bienveillant, sincère et mesuré, et probablement le plus grand roi que le Japon n'ait jamais connu. Cf. VON VERSCHUER, Charlotte, 2007 : 291-292.

²⁷⁶³ Cf. *supra*, « III.1.A.1 Le déclin en Corée et le retour progressif de la piraterie en Chine » ; bien entendu, il ne faut pas sous-estimer l'impact de la politique d'ouverture diplomatique et commerciale du Chosŏn sur la

disparaître complètement. En définitive, les années 1400 furent une période de calme relatif pour les côtes chinoises, en comparaison avec les années 1410. Les autorités chinoises dénoncèrent d'ailleurs un retour de la piraterie dès 1408. Une flotte attaqua en effet cette année-là entre la côte occidentale coréenne et le nord de la Chine, et ce, jusqu'au début de l'année suivante. Or, dès le 12^e mois de 1408, Yongle, qui avait été averti du trépas de Yoshimitsu, dépêcha une ambassade auprès de son successeur, le shōgun Yoshimochi (足利義持 ; 1386-1428), lui intimant de poursuivre la politique de répression de son père²⁷⁶⁴.

III.2.B.3 Le revirement diplomatique de Yoshimochi

Aucune indication ne permet d'attester que Yoshimochi se fût préoccupé de la question de la piraterie, ne serait-ce que parce qu'il ne portait pas le même intérêt que son père aux relations tributaires avec les Ming. S'il reçut l'ambassadeur chinois en visite à la capitale en 1409 et dépêcha lui-même un émissaire en réponse, il refusa catégoriquement en revanche de recevoir la délégation suivante, qui arriva dans le port de Hyōgo en 1411. Celle-ci fut renvoyée en Chine sans avoir même été autorisée à pénétrer dans la capitale. Dès lors, le shōgun fit renvoyer toutes les ambassades commanditées par Yongle, et ce dernier, de plus en plus exaspéré du silence de Yoshimochi, se fit de plus en plus menaçant d'autant plus qu'augmentaient les actes de piraterie sur les côtes chinoises.

Les raisons de ce revirement diplomatique ont fait couler beaucoup d'encre. Certains historiens y ont vu la conséquence du fait que pour Yoshimochi, ce titre de « Roi du Japon » plaçait les autorités japonaises en position d'infériorité par rapport à la Chine²⁷⁶⁵, ce qui était vécu comme une humiliation²⁷⁶⁶. Lorsque Yoshimochi renvoya l'ambassadeur Ming en 1411, il lui remit une lettre expliquant qu'il craignait de s'attirer les foudres des dieux japonais, protecteurs de l'archipel et qui n'acceptaient pas que le

piraterie (cf. *infra*, « III.2.C.2 Amadouer les pirates : diplomatie et apaisement »), mais celle-ci permet seulement d'expliquer la diminution de l'activité pirate sur les côtes coréennes, et non chinoise, qui elle est plutôt due, à notre avis, aux efforts déployés par Yoshimitsu pour la réprimer.

²⁷⁶⁴ MSL : 1408.12.27.

²⁷⁶⁵ Pour une explication de la signification du titre de « roi » (ou « prince »), cf. *supra*, p. 540.

²⁷⁶⁶ Cf. VON VERSCHUER, Charlotte, 2007 : 265-268.

Japon se positionne ainsi comme vassal d'une puissance étrangère. Toutefois, l'attitude de Yoshimochi n'était pas nécessairement une posture diplomatique. On constate par exemple qu'il prit soin d'exposer aux Ming les circonstances particulières de son pays, et sollicita leur compréhension. Or, comme le souligne Yoshida Kenji, Yoshimochi faisait généralement montre d'une grande ferveur religieuse, aussi paraît-il peu vraisemblable qu'il osât invoquer les dieux en vain. En outre, le Japon était victime depuis la fin de la période de Yoshimitsu d'une série de désastres météorologiques, de sorte qu'il est envisageable que Yoshimochi interprêtât cette série de désastres comme un signe du mécontentement divin face à la politique diplomatique développée par Yoshimitsu²⁷⁶⁷. Il est par conséquent probable que ce fut la crainte des divinités japonaises qui poussèrent Yoshimochi à rompre ses relations avec la Chine, plutôt qu'un sentiment d'humiliation. Enfin, l'existence de réseaux commerciaux de substitution *via* les Ryūkyū et le Chosŏn confortèrent probablement Yoshimochi dans sa décision de rompre les relations tributaires²⁷⁶⁸. Yoshimochi continua ainsi à dépêcher des ambassades au Chosŏn, et se reposa sur son représentant sur place, Shibukawa Mitsuyori, pour représenter son autorité. Ainsi, alors que les Ōuchi continuèrent à dépêcher régulièrement des ambassades en Corée, celles de Mitsuyori les dépassèrent en fréquence après 1414, résultat probable de la politique extérieure du shōgun Yoshimochi qui cherchait à développer des solutions de remplacement pour le commerce avec la Chine²⁷⁶⁹.

L'agacement croissant de Yongle est d'autant plus compréhensible que les années 1410 furent marquées par une forte recrudescence de la piraterie japonaise en Chine. La plupart des chercheurs s'accordent à dire que cette recrudescence était le résultat de la politique extérieure de Yoshimochi, qui se désintéressait des relations avec les Ming. Il ne diffusa donc probablement plus d'ordres d'interdiction de la piraterie aux différents protecteurs militaires des provinces, laissant ainsi la voie libre aux pirates²⁷⁷⁰. Par ailleurs, la fin des échanges officiels avec les Ming signifia probablement que l'approvisionnement du marché japonais en articles chinois, tant convoités, était fortement réduit, un vide que la piraterie permettait en partie combler. Face aux refus répétés de Yoshimochi de recevoir les ambassades chinoises, Yongle évoqua, à partir de 1417, la possibilité d'une expédition punitive contre le Japon. En effet, cette année-là, il informa le Chosŏn de ce

²⁷⁶⁷ YOSHIDA Kenji, 1966 : 89-92.

²⁷⁶⁸ YOSHIDA Kenji, 2017 : 107-115.

²⁷⁶⁹ TANAKA Takeo, 1975, rééd. 2002 : 100-102 ; YOSHIDA Kenji, 2017 : 110-111.

²⁷⁷⁰ ZHENG Liangsheng, 1985 : 278.

projet en faisant lire aux ambassadeurs coréens la lettre qu'il s'apprêtait à adresser au Japon (ambassade qui fut à nouveau rejetée par Yoshimochi), et reçut même en présence de ces derniers une ambassade des Ryūkyū, à qui il expliqua que s'il venait à lancer une expédition contre l'archipel, leur pays devrait ouvrir la voie aux armées chinoises²⁷⁷¹. Toutefois, ces menaces restèrent lettre morte, les Coréens ayant en 1419 pris les devants et lancé une expédition de grande ampleur contre l'île de Tsushima, motivée d'une part par l'incident survenu à Toduŭmjigot (Pi'in) cette même année, et de l'autre par la crainte d'être enrôlés contre leur gré dans une invasion chinoise de grande ampleur de l'archipel japonais si l'empereur en venait à mettre ses menaces à exécution. Le spectre des désastreuses tentatives d'invasion du Japon par les Mongols un siècle et demi plus tôt était encore présent dans tous les pays d'Asie Orientale.

III.2.C. La réorientation stratégique du Chosŏn

À la fin des années 1380, le Koryŏ, exsangue, était en proie à de nombreuses luttes de pouvoir qui conduisirent à l'avènement d'une nouvelle dynastie par le général Yi Sŏnggye, en 1392. Le pays prit le nom de Chosŏn, qu'il conserva ensuite pendant cinq siècles. La fondation de la nouvelle dynastie ne signifia pas pour autant que toutes les tensions politiques fussent immédiatement résolues. L'épineux problème de la succession au trône se posa dès les premières années du règne du fondateur T'aejo (太祖 ; r.1392-1398), qui avait accédé au pouvoir à l'âge avancé de cinquante-sept ans. Lors de son intronisation, il s'empressa de désigner comme prince héritier Yi Pangsŏk (李芳碩 ; 1382-1398), son huitième fils né d'un second mariage²⁷⁷². Cela n'était évidemment pas du goût des princes issus du premier mariage, qui estimaient avoir un droit de primogéniture sur le trône. Ces tensions éclatèrent au grand jour en 1398, lorsque Yi Pangwŏn (李芳遠 ; 1367-1422), troisième fils de Yi Sŏnggye, fit assassiner le prince héritier et ses soutiens. Suite à cette série d'évènements tragiques, T'aejo se retira des affaires publiques, abdiquant le trône au profit de son second fils Yi Panggwa (李芳果 ; 1357-1419), devenu le roi sous le titre posthume de Chŏngjong (定宗 ; r.1398-1400), mais son règne ne dura

²⁷⁷¹ CWS : 1417.12.20 [1].

²⁷⁷² CWS : 1392.8.20 [1].

pas. Yi Pangwŏn, qui avait pris le soin de se faire nommer prince héritier, força Chŏngjong à abdiquer en 1400, et devint lui-même roi, connu sous le nom posthume de T'aejong (太宗 ; r. 1400-1418)²⁷⁷³. Dès le début de son règne, T'aejong engagea des réformes du système politique visant à renforcer l'autorité royale face aux lettrés bureaucrates. Il réorganisa le système militaire, interdisant aux grandes familles l'entretien de milices privées, une pratique héritée de l'époque du Koryŏ²⁷⁷⁴. Ainsi, un des grands succès du règne de T'aejong fut de parvenir à placer la majorité de ces forces sous son contrôle direct, après quoi il lui fut possible de s'atteler à réformer le système de gouvernement civil²⁷⁷⁵. Il abdiqua en 1418 en faveur de son fils, le roi Sejong (世宗 ; r. 1418-1450), tout en conservant les rênes du pouvoir militaire jusqu'à sa mort en 1422, de façon à s'assurer de la pérennité de la dynastie²⁷⁷⁶.

Le changement dynastique s'accompagna d'une véritable réorientation de la politique maritime coréenne : d'un côté, la cour réinvestit une grande partie des régions côtières et insulaires qui avaient été ravagées par les pirates, reconstruisit ses défenses côtières et surtout sa marine de guerre, rétablit les transports de taxes par mer. De l'autre, elle développa une nouvelle stratégie diplomatique et commerciale vis-à-vis du Japon, qui ne s'adressa non plus seulement aux autorités féodales, comme c'était le cas auparavant, mais aussi directement aux chefs pirates eux-mêmes, à qui elle offrit des traitements généreux en échange de leur coopération. Enfin, elle ouvrit ses ports au commerce privé avec l'archipel, une mesure qui fit du détroit de Corée un des nouveaux centres de gravité de l'économie de la mer de Chine orientale, comme nous le verrons dans le chapitre suivant.

III.2.C.1 Le monde maritime coréen au début du Chosŏn

²⁷⁷³ CWS : T'aejong Sillok : 1, « Préface » (總序) ; DUNCAN, John B., 2000 : 228.

²⁷⁷⁴ Le fait que Yi Sŏnggye ait lui-même à sa disposition une puissante armée privée et se soit de surcroît allié à d'autres familles possédant elles-mêmes d'imposantes milices fut l'un des facteurs clé de son accession au pouvoir. Par ailleurs, ces milices privées furent également mobilisées lors des conflits de 1398 et 1400, aussi T'aejong était-il parfaitement conscient du risque qu'elles représentaient pour la stabilité de son pouvoir. Sur les réformes du système militaire fin Koryŏ - début Chosŏn, voir CHONG Il'tae, 2019.

²⁷⁷⁵ DUNCAN, John B., 2000 : 224-230.

²⁷⁷⁶ CWS : 1418.8.10 [4].

La cour déploya des efforts colossaux pour reprendre le contrôle des zones perdues aux mains des pirates à partir de la fin des années 1380. La reconstruction de la marine du pays²⁷⁷⁷ à partir des années 1380 permit aux troupes coréennes de bloquer nombre de raids pirates avant même qu'ils aient pu débarquer. Les autorités du Koryŏ gagnèrent une telle assurance grâce à cette nouvelle flotte de guerre qu'en 1387, le général Chŏng Chi, vainqueur de la bataille de Kwan'ŭmp'o en 1383, appela la cour à profiter du bon état général des navires pour lancer une attaque de grande envergure contre les îles de Tsushima et Iki, et ainsi porter la lutte directement dans le fief des pirates²⁷⁷⁸. La cour ne réagit pas directement à ces exhortations, mais deux ans plus tard, le général Pak Wi (朴葦 ; ?-1398), un autre militaire qui s'était aussi illustré durant ces années en combattant les pirates, dirigea une flotte d'une centaine de navires de guerre pour aller attaquer les côtes de Tsushima, où il brûla quelques trois cents navires, ainsi qu'un grand nombre de bâtiments, et libéra plus d'une centaine de prisonniers coréens. Il semble toutefois que l'ampleur de ce raid resta assez limitée, étant donné qu'il n'est mentionné dans aucun document japonais de l'époque²⁷⁷⁹.

Dans le même temps, les autorités tentèrent de réorganiser les circulations maritimes qui avaient été profondément perturbées par les pirates, et en particulier les convois de taxes. Wang Kang (王康 ; ?-1394), membre d'une branche cadette de la famille royale, fut l'un des acteurs de cette restauration de l'autorité royale sur les mers. Il reçut durant le bref règne du roi Kongyang (恭讓王 ; 1389-1392) la difficile tâche de remettre de l'ordre sur les mers au moment où la piraterie entra dans sa phase d'accalmie. Il joua ce faisant un rôle prépondérant dans la réorganisation des convois de taxes, permit à l'État de récupérer les revenus de la pêche et du saunage, et participa ainsi à rétablir les finances du royaume. Kongyang, vers la fin de son règne, vanta ainsi les mérites de Wang Kang en ces termes²⁷⁸⁰ :

國家中遭否運，僞主昏淫，權臣貪暴，紀綱大壞。加以倭寇陸梁，州郡凋瘵，漕轉不通，倉庾虛竭。撥亂之後，思得才能，以革舊弊，堂臣薦卿，以任海道，不數年間，

²⁷⁷⁷ Cf. *infra*, « III.2.C.3 Rivaliser sur mer avec les pirates : l'expérimentation navale au Chosŏn ».

²⁷⁷⁸ KRS : 113, 58b-59a (鄭地傳).

²⁷⁷⁹ KRSCY : 34, 1389.2.

²⁷⁸⁰ KRS : 116, 18a-19a (王康傳).

果有成效。簡鍊戎兵，而島吏遠遁，轉輸糧餉，而國用不竭。予嘉乃功，今委以三道都體察使，以摠水陸之事，其軍吏有功者，具名以聞，予將擢用。

« Le cœur de l'État rencontra l'infortune. Son faux souverain²⁷⁸¹ était dépravé, les ministres puissants cupides et violents, et les fondements de l'ordre ruinés. De surcroît, les Japonais pillaient sans restrainte, provinces et districts étaient ravagés et exsangues. Les convois de taxes ne passaient plus, et les greniers étaient vides. Une fois les désordres réprimés, Nous avons voulu choisir des hommes de talent pour réformer les maux du passé ; les ministres du Conseil vous ont recommandé pour vous confier les provinces maritimes. En quelques années à peine, votre action a porté ses fruits. Vous avez recruté et entraîné des hommes, et vous avez fait fuir au loin les barbares des îles²⁷⁸² ; vous avez convoyé des vivres et fournitures, et les besoins de l'État ne sont plus insatisfaits. Nous nous réjouissons de votre mérite, et nous vous confions à présent la charge d'Envoyé Commandant en chef des trois provinces, pour que vous dirigiez les affaires maritimes et terrestres. Faites-nous connaître les noms de tous les militaires et clerks méritants afin que Nous puissions les employer. »

Ces quelques lignes montrent à quel point Wang Kang œuvra pour rétablir l'autorité de la cour sur les mers. Il engagea également des travaux de grande envergure pour le percement d'un canal à T'aean afin que les convois de taxes puissent contourner la passe de Anhŭng²⁷⁸³, mais la roche à l'endroit désigné étant trop dure, ces travaux n'aboutirent pas²⁷⁸⁴. Ses efforts furent tels que la biographie officielle rapporte que Wang Kang « pilla » les provinces maritimes, et que les populations locales le haïssaient au point de le surnommer le « ministre collecteur » (*ch'wiryŏm ji sin* 聚斂之臣)²⁷⁸⁵. Sans doute faut-il y lire en filigrane le fait que les populations, qui jusqu'alors ne payaient pas de taxes, n'apprécièrent guère de devoir à nouveau verser des redevances à la cour.

²⁷⁸¹ C'est-à-dire le roi U, qui fut traité en usurpateur après sa destitution.

²⁷⁸² Le texte emploie le terme *tori* (島吏, « clerks des îles »), mais il semble que ce soit une erreur pour *to'i* (島夷, « barbares des îles »), une expression fréquemment utilisée en Corée comme en Chine pour désigner les Japonais.

²⁷⁸³ Cf. *supra*, p. .

²⁷⁸⁴ CWS : 1412.11.16 [5].

²⁷⁸⁵ KRS : 116, 19a (王康傳) ; CWS : 1392.7.26 [2].

Malheureusement pour Wang Kang, il fut exécuté avec les autres membres de l'ancienne famille royale en 1394 lors d'une purge organisée par les soutiens de la nouvelle dynastie²⁷⁸⁶, en dépit des réticences de T'aejo lui-même qui avait ordonné qu'on l'épargne²⁷⁸⁷. Le fait qu'il se soit ainsi malencontreusement retrouvé du mauvais côté du changement dynastique est à n'en pas douter la raison pour laquelle ses mérites dans le rétablissement de l'autorité de la cour du Koryŏ, qui servit ensuite de base à la fondation du Chosŏn, soient largement passés inaperçus. La réhabilitation progressive des régions côtières est en tout cas rapportée tant dans les Annales de la cour du Chosŏn que les traités de géographie administrative de l'époque du Chosŏn tel que le *Sinjŭng Tongguk Yŏji Sŭngnam* où l'on trouve nombre de mentions signalant que des localités qui avaient été ravagées par les pirates furent peu à peu rétablies et réinvesties par leurs habitants durant les dernières années du Koryŏ ou les premières du Chosŏn. Le district de 2^e classe de Yŏngdŏk (盈德縣 ; prov. Kyŏngsang du Nord), par exemple, avait souffert des attaques pirates, mais la cour fit fortifier plusieurs villes, et en 1391, y dépêcha un nouveau magistrat qui fit construire un nouveau centre administratif²⁷⁸⁸. Le district voisin de Chinbo (眞寶)²⁷⁸⁹, qui avait subi le même sort, fut rétabli au cours du règne de T'aejo (1392-1398)²⁷⁹⁰.

Si les côtes de la péninsule furent réinvesties sans tarder, les îles, quant à elles, ne bénéficièrent pas du même traitement. La plupart des îles et ilots de la côte avaient été vidés de leurs habitants, soit par injonction directe de la cour, soit parce que les habitants avaient fui les incursions pirates²⁷⁹¹. Certaines d'entre elles, telles que les îles du golfe du Kyŏnggi comme Kyodong ou Kanghwa, ne restèrent probablement pas longtemps inhabitées en raison de leur position stratégique²⁷⁹², mais la plupart des autres furent maintenues dans un état désertique. Dans le cas des îles les plus grandes, qui possédaient d'importantes surfaces de terres arables, la cour hésita longtemps à laisser les populations s'y réinstaller. Ainsi, en 1417, la cour discuta du cas des deux îles de Kŏje et

²⁷⁸⁶ CWS : 1394.4.26 [1].

²⁷⁸⁷ CWS : 1394.2.26 [2] ; 1396.4.10 [1].

²⁷⁸⁸ STYS : 25, 12b (慶尙道, 盈德縣, 宮室) ; On trouve également le même texte dans le TMS : 78 13a-b, (記, 客舍記). Pour une traduction en français de ce passage, cf. MACQUIN, Francis, 1998 : 179.

²⁷⁸⁹ Situé au niveau de l'actuel gun de Ch'ŏngsong (青松郡 ; prov. Kyŏngsang du Nord).

²⁷⁹⁰ STYS : 25, 25b-26a (慶尙道, 眞寶縣, 建置沿革).

²⁷⁹¹ Cf. *supra*, « II.3.B.2 L'évacuation des îles au Koryŏ ».

²⁷⁹² Elles ne furent de fait quasiment jamais abandonnées par le gouvernement, même durant le pic d'activité pirate. Cf. CWS : 1419 : 8.11 [5].

Namhae, les deux plus vastes du Kyöngsang. Vidées de leur population durant les incursions pirates de la seconde moitié du XIV^e siècle, elles furent rétablies en tant que districts de 2^e classe au début de la dynastie. Elles se trouvaient toutefois bien près des côtes japonaises, et étaient fréquentées par les caboteurs japonais²⁷⁹³, ce qui en faisait des zones à risque du point de vue de la cour. Cette année-là, le Lieutenant-général de la marine du Kyöngsang rapporta que nombreux étaient les Coréens à s'établir dans ces îles pour « éviter les corvées » (避役) du gouvernement. Namhae comptait à cette date plus de 200 foyers, et Kōje, 360. Il argumenta que, à défaut d'interdire aux gens d'y résider, il fallait y installer une garnison. Le gouvernement répondit qu'ordre avait déjà été donné de rapatrier femmes et enfants sur le continent, laissant seulement sur l'île les hommes pour travailler aux champs, et qu'il n'y avait aucune raison de modifier ces dispositions²⁷⁹⁴. Ces îles étaient ainsi maintenues dans un entre-deux, où seuls les hommes étaient autorisés à résider pour y travailler la terre, mais devaient laisser leurs familles derrière eux sur le continent. On peut interpréter cette décision de deux manières : soit la cour était inquiète pour la sécurité de ces populations et préférait donc les garder hors de danger, soit elle se méfiait de ceux qui vivaient dans ces îles fréquentées par les Japonais et préférait garder leurs familles en otage sur le continent pour les tenir en respect. Les sources ne permettent pas de trancher la question, et il n'est pas exclu que les autorités du Chosŏn aient voulu satisfaire ces deux objectifs.

L'attitude concernant les îles plus petites fut contrastée. Les ordres de faire rapatrier les populations qui s'y étaient installées illégalement se succédèrent tout au long du XV^e siècle, et ce dès le début du règne de T'aejong²⁷⁹⁵. Il n'est donc pas exagéré de dire que le

²⁷⁹³ CWS : 1411.7.15 [6].

²⁷⁹⁴ Murai Shōsuke (2013 : 158) cite ce passage pour montrer que nombreux étaient ceux qui se rendaient dans les îles pour éviter de s'acquitter des corvées du gouvernement, mais la suite de ce même passage montre que les deux îles avaient déjà été réintégrées dans le système administratif du pays. Si les populations locales ne participaient pas aux corvées, la raison était autre. Pour tenter de l'élucider, il est possible d'établir un parallèle avec la situation des îles du Kyōnggi en 1419 : le colonel du département de gauche de la marine du Kyōnggi se plaignit en effet à la cour cette année que les foyers militaires rattachés aux administrations de Kyodong et Kanghwa étaient à l'origine des troupes du Chōlla qui avaient été déplacées ici en 1380 (probablement pour protéger la capitale des incursions des pirates), mais que, presque quarante ans plus tard, leurs descendants étaient tellement nombreux que beaucoup étaient sans occupation (c'est-à-dire qu'ils n'étaient pas employés en tant que militaires), et donc « évitaient les corvées » (避役) (CWS : 1419 : 8.11 [5]). Il est ainsi probable que la situation décrite dans les îles de Kōje et Namhae en 1417 fût similaire à celle de Kyodong et Kanghwa : un certain nombre de foyers avaient été désignés au départ pour accomplir une corvée donnée (probablement militaire, si l'on tient compte du reste du document), mais les habitants étaient désormais bien plus nombreux, de sorte qu'une partie importante de cette population ne s'acquittait d'aucune forme de corvée.

²⁷⁹⁵ Sur ce point, voir KANG Pongnyong, 2016 : 177-181.

Chosŏn adopta une attitude similaire aux Ming face aux populations insulaires, du moins en ce qui concerne les îles de petite taille. Kang Pongnyong fait débiter cette politique en 1413²⁷⁹⁶, année où les annales de la cour rapportent l'affaire suivante²⁷⁹⁷ :

減倭人童時羅罪。時羅欲採藿營生,擅往全羅道 黑山島,罪應杖一百。上曰:"此不知律文故也,宜減等,贖笞五十。且國家曾不出令而罔民,甚不可。今後令漢城府榜示,禁其冒受路引,私自下海興利者。"

« [La cour] réduisit la peine du Japonais Tongsira. [Tong]sira, qui voulait récolter des algues brunes pour gagner sa vie, s'était rendu sans vergogne sur l'île de Hŭksan dans le Chŏlla. Sa peine doit être [punie] de cent coups de bâton. Le roi dit : "Cela est dû au fait qu'il ignore le texte du Code. Réduisez sa peine à cinquante coups de verge. De plus, il est inacceptable que le gouvernement n'ait pas par le passé diffusé un ordre et trompe ainsi le peuple. Dorénavant, faites placarder dans la préfecture de Hansŏng (Séoul) l'interdiction à ceux qui ont reçu indûment un passeport de s'aventurer à titre privé sur les mers pour rechercher le profit." »

Ainsi, selon ce document, un Japonais du nom de « Tongsira²⁷⁹⁸ » se serait rendu en 1413 à Hŭksan, une des îles les plus éloignées de la côte du Chŏlla, pour y collecter des algues *miyŏk*, ce qui était interdit. Le « Code » dont il est question dans le texte est le *Daminglü* (大明律 ; *Code des Grands Ming*), qui fut adopté comme texte juridique du Chosŏn lors de l'intronisation de T'aejo en 1392²⁷⁹⁹. Or, le Code prescrivait une bastonnade de cent coups pour toute personne qui bravait les interdits maritimes²⁸⁰⁰.

²⁷⁹⁶ KANG Pongnyong, 2016 : 188-189.

²⁷⁹⁷ CWS : 1413.7.28 [2].

²⁷⁹⁸ Le traitement qui lui fut réservé suggère qu'il s'agissait d'un Japonais vivant au Chosŏn, mais son identité est mal connue. En 1397, le fils de Sōda Saemontarō apparaît dans les sources sous ce même nom (CWS : 1397.2.12 [1]), ainsi que sous les graphies « Tosiro » 都時老 (CWS : 1397.2.10 [1]) et « Tosira » 都時羅 (CWS : 1397.4.27 [1]), dans tous les cas, une transcription phonétique du nom japonais Tōjirō (藤次郎) ou Tōshirō (藤四郎). Or, celui-ci mourut au Chosŏn peu de temps après son arrivée (CWS : 1397.7.19 [1]), donc il ne peut s'agir de la même personne. On trouve toutefois mention en 1417 d'un charpentier de marine Tōjirō (藤次郎) présent au Chosŏn (CWS : 1417.5.27 [4] ; 1417.5+.19 [2]), et qui rentra ensuite à Tsushima (CWS : 1417.12.30 [4]). Peut-être est-ce lui qui en 1413 se rendit illégalement à Hŭksan.

²⁷⁹⁹ CWS : 1392.7.28 [3].

²⁸⁰⁰ *Daminglü*, j. 8, « Code civil » 戶律, « taxes » 課程, « Dissimulation de la cargaison de navires marchands » 舶商匿貨 (cité par DANJO Hiroshi, 2013 : 106).

L'adoption de ce texte de loi signifiait ainsi *de facto* que le Chosŏn appliquait lui aussi les interdits maritimes des Ming, mais le texte ci-dessus montre toutefois que la cour n'avait jusqu'à cette date pas proclamé publiquement l'application de cette partie du Code et que nombreux étaient ceux au Chosŏn qui en ignoraient la teneur. L'année 1413 marque donc, semble-t-il, l'application des interdits maritimes chinois au Chosŏn.

Il ne semble toutefois pas que l'interdit maritime du Chosŏn fut aussi strict qu'en Chine. S'il était interdit pour les Coréens de se rendre à l'étranger, on continue à trouver dans les textes des mentions de navires marchands privés et légaux²⁸⁰¹, alors que ceux-ci disparurent complètement des textes du début des Ming²⁸⁰². Le document cité ci-dessus montre toutefois que les navires marchands étaient soumis à certaines restrictions, comme celle d'être muni d'un passeport (appelé *haengjang* 行狀, *no'in* 路引 ou *mun'in* 文引), comme cela était déjà le cas des marchands itinérants²⁸⁰³. Cependant, même après 1413, il arrivait fréquemment que des navires marchands circulent sans passeport²⁸⁰⁴. Ainsi en 1422, la cour ordonna que les militaires qui laissaient passer des navires non munis de passeports soient également punis²⁸⁰⁵, et en 1426, elle réitéra la menace de la bastonnade de cent coups pour toute personne prenant la mer sans autorisation²⁸⁰⁶, signe que la peine prescrite dans le *Daminglü* était encore peu appliquée jusque dans les années 1420. L'attitude des autorités coréennes à l'égard des îles s'explique par plusieurs facteurs, à commencer par l'idéologie confucéenne qui considérait l'agriculture comme l'occupation la plus importante (*ponŏp* 本業), et les autres types d'activités comme secondaires (*marŏp* 末業 : la pêche, le saunage, l'élevage). Elles s'inquiétaient constamment du fait que le peuple délaisse l'agriculture pour aller chercher son profit ailleurs²⁸⁰⁷. Or, les populations insulaires vivaient principalement de ces « activités secondaires », que la cour désirait endiguer, et bien souvent, lorsque la cour autorisait des populations à réinvestir une île, c'était pour en cultiver les terres, comme le montre le cas de Namhae. Par ailleurs, au début du Chosŏn, et en particulier à partir du règne de Sejong (1418-1450), la cour commença à considérer les îles comme des domaines réservés aux

²⁸⁰¹ CWS : 1419.11.15 [4] ; 1420.7.6 [3] ; 1421.4.27 [3] ; 1422.8.15 [2] ; 1422.8.19 [6] ; etc.

²⁸⁰² DANJO Hiroshi, 107-108 ; cf. *supra*, p. 500.

²⁸⁰³ CWS : 1411.2.1 [4] ; etc.

²⁸⁰⁴ CWS : 1417.7.8 [8] ; 1425.6.23 [6]

²⁸⁰⁵ CWS : 1422.2.21 [2].

²⁸⁰⁶ CWS : 1426.4.19 [4] ; KANG Pongnyong, 2016 : 189.

²⁸⁰⁷ KANG Pongnyong, 2016 : 180-181.

pâturages, ou aux exploitations forestières pour le bois de construction navale²⁸⁰⁸. Le maintien de la politique d'évacuation des îles et des interdits maritimes fut ainsi en partie motivé par la volonté du gouvernement de monopoliser ces ressources.

En conséquence, la réorganisation du monde maritime qui accompagna la reprise du contrôle royal des eaux côtières au début du Chosŏn ne fut pas un retour simple à la situation qui avait cours avant 1350. Il s'agissait d'une nouvelle approche de la cour vis-à-vis de ses frontières maritimes, désormais considérée comme une source de danger potentiel, qu'il fallait placer sous un contrôle strict pour éviter la création de nouveaux espaces de sédition.

III.2.C.2 Amadouer les pirates : diplomatie et apaisement

Le monde maritime coréen, en particulier dans le sud de la péninsule, connut un autre bouleversement majeur au début du xv^e siècle. Contrairement au Koryŏ qui avait principalement axé sa stratégie de lutte contre la piraterie sur la force militaire, la diplomatie n'intervenant que de façon secondaire, T'aejo inaugura une nouvelle politique d'apaisement, désignée par le terme « politique de conciliation » (*hoeyuch'aek* 懷柔策) par les historiens²⁸⁰⁹. Celle-ci se composait de trois volets principaux : le développement généralisé de relations diplomatiques à l'ensemble des puissances de l'archipel, du shōgun aux petits potentats locaux et chefs pirates ; l'offre aux chefs pirates de déposer les armes et de s'établir au Chosŏn en tant que dignitaires du gouvernement coréen ; l'ouverture des ports de la péninsule au commerce privé avec les marchands japonais²⁸¹⁰.

Nous avons déjà évoqué l'activité diplomatique d'Imagawa Ryōshun, d'Ōuchi Yoshihiro et du shōgun Ashikaga Yoshimitsu durant les années 1390²⁸¹¹. Les Sō de Tsushima inaugurèrent quant à eux leurs propres relations diplomatiques avec le Chosŏn en 1397²⁸¹², mais c'est surtout à partir des années 1400 que Sō Sadashige développa activement les échanges avec la cour coréenne, au point de devenir l'un de ses partenaires

²⁸⁰⁸ KANG Pongnyong, 2016 : 182-183.

²⁸⁰⁹ HAN Munjong, 2018 : 18.

²⁸¹⁰ ROBINSON Kenneth R., 1992 : 101-108.

²⁸¹¹ Cf. *supra*, p. 596.

²⁸¹² CWS : 1397.5.6 [1].

diplomatiques privilégiés²⁸¹³. Le nombre d'émissaires japonais auprès de la cour du Chosŏn ne cessa d'augmenter au fil des années, la cour n'imposant au début aucune restriction sur leurs allées et venues. Seigneurs et potentats de tous rangs vinrent ainsi porter tribut à la cour, des chefs pirates²⁸¹⁴ aux marchands de Hakata²⁸¹⁵, ainsi que les grandes institutions religieuses comme les monastères de Hakata tels que le Jōtenji²⁸¹⁶ (承天寺) ou le Jiunji²⁸¹⁷ (慈雲寺). De nombreux seigneurs du Maturatō s'empressèrent également de dépêcher leurs propres émissaires : les Tabira (田平氏), qui contrôlaient Hirado²⁸¹⁸, furent parmi les premiers à se présenter à la cour, dès 1403. Tabira Enkei (田平圓珪 ; ?-?) renvoya à cette date des prisonniers coréens, et fit vœu de faire interdire la piraterie sur ses terres²⁸¹⁹. Les Shisa (志佐氏), une autre famille influente du Shimo-Maturatō qui contrôlait de surcroît une partie d'Iki, dépêchèrent des ambassades chaque année à partir de 1401²⁸²⁰. Les Uku (宇久氏), famille la plus influente des Gotō, envoyèrent quant à eux des émissaires au Chosŏn entre 1410 et 1413²⁸²¹. Ces trois familles ne furent pas les seules maisons du Maturatō à dépêcher de la sorte des ambassades au Chosŏn²⁸²², mais elles contrôlaient à elles trois une large portion des îles du nord-ouest de Kyūshū, si bien que leur coopération fut déterminante pour endiguer la piraterie sur les côtes coréennes. Ces échanges officiels étaient lucratifs pour les puissances japonaises qui y participaient : si elles devaient présenter à la cour un tribut, cette dernière devait, en contrepartie, décerner en retour des cadeaux diplomatiques d'une valeur théoriquement supérieure, un mode d'interactions diplomatiques calqué sur le système d'ambassades tributaires en vigueur à la cour impériale chinoise²⁸²³. Ces

²⁸¹³ ARAKI Kazunori, 2017 : 51-53.

²⁸¹⁴ Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

²⁸¹⁵ Le plus célèbre est sans doute le marchand Sōkin (宗金, ?-1454), qui apparaît dans les sources en 1420. Cf. *infra*, p. 716.

²⁸¹⁶ CWS : 1400.8.21 [12].

²⁸¹⁷ CWS : 1399.9.10 [12] ; 1401.9.29 [1] ; 1401.4.29 [1].

²⁸¹⁸ CWS : 1429.12.3 [5].

²⁸¹⁹ CWS : 1403.10.30 [3].

²⁸²⁰ CWS : 1401.10.1 [1] ; il apparaît sous le nom de « Shi[sa], Protecteur militaire de l'île d'Iki » (一岐島守護志宗 ; le dernier caractère est une erreur pour 佐). Il est probable que ce titre de « Protecteur militaire » ne lui ait pas été décerné par le *bakufu*. Cf. *supra*, p. 348.

²⁸²¹ La première ambassade date du 5^e mois de 1410 (CWS : 1410.5.25 [2]), et la dernière du 11^e mois de 1413 (CWS : 1413.11.12 [3]). Pour une raison inconnue, les ambassades s'interrompirent par la suite jusqu'en 1451 (CWS : 1451.1.23 [6]).

²⁸²² On peut également citer les Sashi (佐志氏), les Yobuko (呼子氏) ou encore les Kamouchi (鴨打氏), trois familles du Kami-Matsura qui contrôlaient également chacune une partie d'Iki. Cf. MURAI Shōsuke, 2013 : 183-188.

²⁸²³ ROBINSON, Kenneth R., 2000 : 110.

échanges représentaient un coût élevé pour la cour coréenne, auquel elle consentait toutefois pour préserver la paix sur ses côtes.

Toutefois, en 1414, un incident poussa les autorités coréennes à imposer des premières restrictions sur les Japonais autorisés à dépêcher une délégation à la cour de Hanyang. Au 8^e de cette année, cent cinq Japonais, représentant Sō Sadashige, Shōni Mitsusada, l'île d'Iki (Shisa ?) et la province de Hyūga (les Shimazu ?) s'étaient présentés à Ulsan et avaient demandé que leur soit remise une cloche bouddhique. Or, la réponse de la cour tardant à venir, les Japonais dégainèrent leurs sabres et menacèrent de représailles sur les gens du district. La cour dépêcha P'yōng Tojōn²⁸²⁴ pour les réprimander, mais lorsque celui-ci arriva à Tsushima, les émissaires japonais avaient déjà quitté les côtes coréennes. La cour dépêcha alors une ambassade auprès de Sadashige, lui disant que dorénavant, seuls les émissaires du *bakufu*, de Tsushima, des Ōuchi, des Shōni, de l'inspecteur général de Kyūshū et de dix autres lieux (qui ne sont pas nommés dans les annales de la cour) étaient autorisés à se présenter à la cour, et qu'ils ne devaient pas laisser passer les autres²⁸²⁵. Mais ce n'est véritablement qu'après l'expédition contre Tsushima de 1419 que les autorités coréennes renforcèrent les restrictions, demandant en 1419 que les émissaires des puissances féodales de Kyūshū soient munies d'une lettre officielle de l'inspecteur général de Kyūshū²⁸²⁶ (Shibukawa Yoshitoshi 澁川義俊; 1400-1434) et en 1420 que les émissaires représentant des pouvoirs de Tsushima soient tous munis d'une lettre officielle de Sō Sadamori²⁸²⁷.

Une autre composante cruciale de la politique d'apaisement du Chosŏn résida dans le traitement généreux accordé aux pirates, à qui la cour offrit de déposer les armes et de s'établir sur le sol coréen, leur fournissant terres, vêtements, céréales, et décernant même des charges officielles à leurs chefs. Nous avons vu les circonstances de la reddition de la grande flotte pirate de 1396 et de 1399, un point sur lequel nous reviendrons à propos du chef pirate Saemontarō²⁸²⁸. Notons toutefois que ce n'était pas la première fois que des Japonais vinrent se rendre au Chosŏn. La première occurrence dans les sources date du 1^e mois de 1395, quand un groupe de quatre hommes menés par un certain « P'yosira » (表時羅 ; transcription phonétique probable de Hyōeshirō 兵衛四郎 ou Hyōejirō 兵衛次

²⁸²⁴ Cf. *infra*, p. 720.

²⁸²⁵ CWS : 1414.8.7 [3].

²⁸²⁶ CWS : 1420.7.6 [3].

²⁸²⁷ CWS : 1420.1+.23 [2] ; OSA Setsuko, 2002 : 337-338.

²⁸²⁸ Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

郎) se présenta en Corée et fut installé dans le Kyōngsang²⁸²⁹. Le gouvernement avait donc déjà envisagé d'offrir aux pirates la possibilité de déposer les armes et de s'établir au Chosŏn, mais c'est véritablement la reddition de masse de 1396-1397 qui marqua un tournant dans la politique d'apaisement de la piraterie, P'yosira ne faisant apparemment pas partie d'une flotte pirate lorsqu'il se présenta au Chosŏn²⁸³⁰. Le parcours de P'yosira en Corée est en revanche presque identique à celui de Sōda Saemontarō²⁸³¹ : en 1398, il reçut la charge honorifique de « capitaine » (*sanwŏn* 散員) en même temps que plusieurs autres pirates repentis (dont Saemontarō qui, lui, avait reçu la charge plus élevée de Lieutenant-Général *Sŏllyak* (*sŏllyak changgun* 宣略將軍) et de Colonel détaché (*haengnangjang* 行郎將)²⁸³²). En 1405, il demanda un congé en même temps que Saemontarō pour aller rendre visite à sa mère à Tsushima²⁸³³, qu'il n'avait probablement pas vu depuis dix ans, et en 1411, l'émissaire du seigneur Shisa, qui se présenta comme le demi-frère de P'yosira, demanda que ce dernier soit autorisé à rentrer à Tsushima car sa mère, âgée de quatre-vingt ans, désirait le voir²⁸³⁴. Il semble qu'il rentra alors définitivement à Tsushima, d'où il développa ses activités commerciales et diplomatiques avec le Chosŏn, se présentant alors comme le « Commandant de Wadanoura » (和田浦萬戶) à partir de 1413, jusqu'en 1419²⁸³⁵. Le fait qu'il se soit ainsi installé à Wadanoura

²⁸²⁹ CWS : 1395.1.3 [1]. Le nom de ce personnage apparaît également sous les graphies « P'yo'onsira » 表溫時羅 et « P'yo'on'iro » 表溫而老 dans les sources. Tamura Hiroyuki (TAMURA Hiroyuki, 1967 : 111-114) inclut également les mentions du nom « P'yosa'on » 表思溫 dans sa biographie de ce personnage, mais P'yosa'on apparaît dans les sources de façon concentrée en 1444 (CWS : 1444.6.4 [2]) et 1445 (CWS : 1445.8.5 [1]), soit cinquante ans après la reddition de P'yosira au Chosŏn en 1395. P'yosa'on fut de plus condamné à mort pour contrebande en 1445, mais sa mère pétitionna le gouvernement et parvint à alléger sa sentence. Or, la mère de P'yosira avait déjà quatre-vingts ans en 1411 (CWS : 1411.7.15 [7]), ce qui rend la probabilité qu'il s'agisse du même personnage très faible. Tamura inclut également toutes les mentions du nom « P'yo'asira » 表阿時羅 (une autre transcription probable du nom Hyōeshirō), mais celui-ci apparaît dans les sources jusqu'en 1461 (CWS : 1461.9.96 [1]), aussi paraît-il tout aussi douteux qu'il s'agisse du même Hyōeshirō qu'en 1395, qui aurait alors plus de quatre-vingts ans.

²⁸³⁰ Les sources ne mentionnent aucune flotte active sur les côtes coréennes à cette époque, il est donc probable que ces quatre Japonais se soient présentés seuls en Corée.

²⁸³¹ Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

²⁸³² CWS : 1398.2.17 [2].

²⁸³³ CWS : 1405.6.6 [4].

²⁸³⁴ CWS : 1411.7.15 [7].

²⁸³⁵ La première de ses ambassades fut dépêchée au nom de « Hyōeji[rō]-Hyōesaemon, commandant de Wadanoura » (和田浦萬戶兵衛時兵衛沙衛門 ; CWS : 1413.11.24 [5]). Il n'est pas clair si « Hyōejirō-Hyōesaemon » est son nom complet ou bien s'il s'agit de deux personnes différentes, ou bien encore s'il s'agit d'une erreur dans les sources. En 1414, il se présente sous le nom de « P'yo'onsira, capitaine de Wadanoura » (花田浦千戶表溫時羅 ; CWS : 141.11.11 [2]), et en 1416 sous la titulature « Hyōe[ji]rō de Wadanoura » (和田浦兵衛郎 ; CWS : 1416.3.2 [2]). On trouve ensuite plusieurs mentions d'ambassades dépêchées par le « gouverneur, sous-chef, fonctionnaire de 3^e classe, commandant de Wadanoura » (和田浦萬戶守助丞 ; CWS : 1416.10.27 [4] ; 1417.5+.14 [2] ; 1419.4.4 [5]) ; la juxtaposition des trois caractères

(au fond de la baie d'Asō) suggère qu'il était proche des Oda-Ōyama, eux-mêmes vassaux des Sō de Nii²⁸³⁶. Après l'expédition coréenne contre Tsushima de 1419, il fut parmi les premiers à reprendre les échanges commerciaux avec les ports coréens²⁸³⁷, et en 1429, Sō Sadamori demanda à la cour coréenne que Tenmei (天命 ; ?- ?), le fils de P'yosira, fût également autorisé à servir la cour, ce qui fut accepté²⁸³⁸. On peut supposer que cette demande fit suite au trépas de P'yosira peu de temps avant. La vie de P'yosira (Hyōeshirō) illustre ainsi le parcours des pirates repentis qui furent accueillis en Corée, reçurent des charges et donc des émoluments de la cour, et rentrèrent après quelques années au Japon, où ils développèrent des activités commerciales et diplomatiques pacifiques le long des rivages coréens.

Certains chefs pirates qui avaient déposé les armes s'établirent au Chosŏn, tandis que d'autres furent reçus en audience à la cour en tant qu'émissaires d'une puissance féodale japonaise, et dépêchèrent même leurs propres ambassades. Plusieurs potentats d'Iki et de Tsushima vinrent ainsi présenter un tribut au roi du Chosŏn. Tous ne se déclarant pas ouvertement « pirates », il n'est pas toujours facile d'identifier qui, parmi les nombreux personnages qui se présentaient à la cour, étaient d'anciens chefs pirates, mais on peut citer l'exemple suivant. En 1417, un certain Shami Dōei (沙彌道英, ?-?), se présentant comme le « commandant en second d'Iki » (*Ilgiju pumanho* 一岐州副萬戶) et « commandant parmi les pirates » (*chōkchung manho* 賊中萬戶), déclara qu'il avait pillé les côtes coréennes à plusieurs reprises par le passé, mais qu'il désirait désormais recevoir des céréales de la cour. Les ministres s'y opposèrent d'abord, mais T'aejong, soucieux de maintenir la bonne réputation du Chosŏn au Japon, ordonna finalement qu'on lui verse cinquante *sōk* de riz et de fèves²⁸³⁹. L'année suivante, Sō Sadashige dépêcha

kami 守 (« gouverneur »), *suke* 助 (« sous-chef ») et *jō* 丞 (« fonctionnaire de 3^e classe), qui correspondent à trois rangs de fonctionnaires différents dans le régime des codes n'est pas habituel. Il pourrait s'agir d'un titre que le personnage se serait lui-même arrogé pour se donner de l'importance, sans avoir une connaissance très approfondie du système des codes). On ne peut affirmer qu'il s'agit bien de P'yosira qui se présente au Chosŏn sous cette titulature alambiquée, mais compte tenu des concordances chronologiques et géographiques, il s'agit probablement de la même personne.

²⁸³⁶ Comme nous l'avons expliqué plus haut, les Ōyama devaient s'acquitter d'une taxe sur les navires traversant en Corée durant l'époque de Tsuneshige (cf. *supra*, p. 447). Sous Sumishige, ils reçurent le droit de percevoir les taxes ordinaires de Wadanoura en 1376 (*Nanbokuchō ibun*, vol. 5, n°5354) et plus tard le rôle de « second de la baie d'Asō », en charge de la percevoir pour le compte du seigneur de l'île les revenus fiscaux à l'intérieur de la baie d'Asō (cf. *supra*, p. 454).

²⁸³⁷ CWS : 1421.1.23 [4] ; 1423.4.16 [8].

²⁸³⁸ CWS : 1429.10.15 [3].

²⁸³⁹ CWS : 1417.7.8 [3].

auprès de la cour coréenne un certain « Sami Sira ²⁸⁴⁰» (沙彌時羅 ; ?-?), un pirate japonais qui était allé piller le Jiangnan et avait « épousé » une de ses captives, et gardait un homme chinois comme esclave personnel. Lorsqu'en 1417, Sami Sira fit halte dans le port de Pusan pour y mener son négoce, le vice-président du conseil de police générale Kim Chongsŏn (金從善 ; ?- ?) lui racheta l'homme pour vingt *sŏk* de céréales, et incita en secret son « épouse » à fuir. Il renvoya ensuite les deux Chinois ainsi affranchis à la cour, qui les rapatria ensuite en Chine. Sami Sira se présenta donc à la cour en 1418, sous le patronage de Sadashige, pour réclamer que lui soit restituée sa femme, mais il était déjà trop tard. Les autorités coréennes dédommagèrent le pirate courroucé en lui octroyant quarante-cinq *sŏk* de céréales et de fèves, et celui-ci s'en retourna dans son île, satisfait²⁸⁴¹. Les deux exemples montrent que le Chosŏn se montrait particulièrement conciliant avec les pirates japonais qui se présentaient désormais en tant que marchands ou émissaires diplomatiques pacifiques, une politique qui contribua grandement à faire diminuer la piraterie sur les côtes coréennes.

Sans doute la pierre angulaire de la politique d'apaisement coréenne fût-il l'ouverture des ports coréens au commerce privé avec les Japonais. Il est difficile de dater précisément le moment où fut décidée cette ouverture, mais elle débuta probablement en même temps que les premières redditions de chefs pirates durant les dernières années du XIV^e siècle ou bien au tout début du règne de T'aejong. En effet, à partir du début du XV^e siècle, les mentions concernant les allées et venues de marchands japonais le long des côtes coréennes allèrent croissant, s'ajoutant aux volumes de marchandises échangés dans le cadre des échanges diplomatiques. Les travaux d'Osa Setsuko²⁸⁴² ont permis de mettre en lumière l'existence de deux types de marchands japonais à cette époque : une première catégorie regroupait les petits caboteurs (appelés *hŭngniwaesŏn* 興利倭船 dans les sources coréennes), pour la plupart issus de Tsushima, qui fréquentaient les ports et les îles de la côte méridionale pour y vendre le fruit de leurs propres productions, principalement du sel et du poisson (souvent pêché près des côtes coréennes²⁸⁴³),

²⁸⁴⁰ Il s'agit probablement une transcription phonétique du nom japonais Shami Jirō (沙弥次郎) ou Shami Shirō (沙弥四郎).

²⁸⁴¹ CWS : 1418.2.29 [1].

²⁸⁴² OSA Setsuko, 2002 : 334-386.

²⁸⁴³ On trouve en effet de nombreuses mentions de la présence de pêcheurs japonais dans les sources coréennes. Voir par exemple CWS : 1429.4.13 [3].

produits auxquels pouvaient s'ajouter les objets pillés en Chine par les pirates²⁸⁴⁴. En échanges de ces produits, les caboteurs japonais se procuraient des céréales et, dans une moindre mesure, du tissu²⁸⁴⁵, c'est-à-dire des produits de première nécessité pour les gens de Tsushima, où les terres arables étaient rares. À côté de ces petits caboteurs, on trouvait une catégorie de marchands spécialisés, qui, eux, se livraient au négoce de produits à plus forte valeur ajoutée tels que le soufre, les métaux, et, de plus en plus à partir de la fin des années 1410, des produits d'Asie du Sud-est tels que bois précieux ou épices, obtenus grâce au commerce des Ryūkyū. En retour, ils importaient au Japon des étoffes de soie, de ramie ou de coton, des peaux de tigre, du ginseng et autres produits médicaux, des céramiques²⁸⁴⁶, etc. Nombre de ces marchands venaient de Hakata, ou bien travaillaient pour le compte d'une puissance féodale. Les chefs pirates tels que les Sōda rentraient également dans cette catégorie.

Il semble que dès le début du règne de T'aejong, les autorités coréennes tentèrent de réguler et restreindre les activités des marchands japonais aux deux ports de Pusan (富山浦 ; au niveau de l'actuelle gare centrale de Pusan 釜山驛) et Nae'i (乃而浦 ; futur Chep'o 齋浦²⁸⁴⁷), sur la côte faisant face à Tsushima. Nous ignorons la date exacte de l'établissement de ces deux ports, mais nous savons qu'ils servaient déjà comme port d'accueil des marchands japonais en 1407²⁸⁴⁸. L'objectif initial des autorités coréennes était probablement d'y laisser séjourner les Japonais le temps qu'ils conduisent leurs affaires en Corée avant de rentrer au Japon, mais certains commencèrent à s'y installer de façon permanente. Appelés « résidents japonais permanents » (*hanggō wae'in* 恒居倭人) dans les sources coréennes, ils formèrent une petite diaspora japonaise sur les côtes coréennes qui perdura jusqu'au début du XVI^e siècle. On ne possède presque aucun recensement des Japonais installés dans ces ports au début du XV^e siècle, mais, en 1410, les autorités coréennes rapportaient que près de deux-mille japonais étaient implantés dans tout le Kyōngsang²⁸⁴⁹. Les gens de Tsushima en constituaient semble-t-il la majorité, au point qu'en 1410 Sadashige commença à requérir de la cour le rapatriement à

²⁸⁴⁴ Cf. *infra*, p. 693

²⁸⁴⁵ CWS : 1407.7.27 [3].

²⁸⁴⁶ OSA Setsuko, 2002 : 352.

²⁸⁴⁷ Dans l'actuel *ku* de Chinhae (鎭海區), ville de Ch'angwŏn (昌原市 ; prov. Kyōngsang du Sud).

²⁸⁴⁸ CWS : 1407.7.27 [2] ; NAKAMURA Hidetaka, 1967 : 481-484 ; OSA Setsuko, 2002 : 335 ; SEKI Shūichi, 2012 : 118-119.

²⁸⁴⁹ CWS : 1410.4.8 [2].

Tsushima d'une partie des gens de son île partis s'établir au Chosŏn²⁸⁵⁰. De telles demandes de renvoi par les autorités de Tsushima se généralisèrent durant le xv^e siècle²⁸⁵¹.

Toutefois, les restrictions portuaires ne furent pas respectées pendant les premières décennies, les caboteurs japonais allant et venant avec une grande liberté le long de la côte coréenne, et les contrôles restant relativement peu nombreux²⁸⁵². La situation ne laissa toutefois pas d'inquiéter les autorités locales coréennes, comme dans le Kyŏngsang. Ainsi en 1411, ces dernières s'inquiétèrent du fait que « le sol des districts de la côte de la province est fertile et les gens y sont prospères, les caboteurs japonais vont et viennent sans cesse, et les habitants sont habitués à les voir, aussi les défenses y sont-elles particulièrement négligées²⁸⁵³ ». La cour avait pourtant mis en place un système de passeports pour les caboteurs japonais similaire à celui qui existait pour les colporteurs à l'intérieur du pays en 1407, à ceci près que le soin d'émettre ces passeports était confié aux seigneurs des îles d'où ils venaient²⁸⁵⁴. Toutefois, l'efficacité du système de contrôle demeura limitée. En 1417, les autorités coréennes déploraient le fait que certains caboteurs japonais confectionnaient de faux passeports pour venir en Corée et passer les contrôles, puis attaquaient ensuite les lieux qui n'étaient pas défendus²⁸⁵⁵. En effet, nous avons cité le témoignage du Chinois Ni Guanyinbao qui s'était échappé d'un de ces navires en 1417 et qui expliquait que certains caboteurs japonais vendaient du poisson et du sel, d'autres du coton, qu'ils échangeaient contre des céréales, mais qu'il leur arrivait aussi, lorsque l'occasion se présentait, de s'adonner à la piraterie²⁸⁵⁶. En 1422, par exemple, un navire japonais pénétra dans la rade de Ch'ae'un (彩雲浦²⁸⁵⁷), s'empara d'un navire marchand à bord duquel se trouvaient treize personnes et prit la fuite, avant d'être rattrapé par la marine du Chosŏn près de l'île de Hŭksan. Douze pirates furent tués par les troupes coréennes, le reste mourut noyé, et neuf de leurs prisonniers furent délivrés²⁸⁵⁸. Cette petite piraterie endémique et opportuniste des caboteurs japonais se

²⁸⁵⁰ CWS : 1414.3.24 [24].

²⁸⁵¹ SEKI Shūichi, 2012 : 119-124.

²⁸⁵² CWS : 1424.12.17 [3].

²⁸⁵³ 道內沿海州郡土地沃饒, 人物繁庶, 倭人興利船尋常往來, 居民視以爲常, 殊無備焉 (CWS : 1411.7.15 [6]).

²⁸⁵⁴ CWS : 1407.7.27 [2].

²⁸⁵⁵ CWS : 1417.12.20 [1].

²⁸⁵⁶ Cf. *supra*, p. 278.

²⁸⁵⁷ Toponyme non identifié.

²⁸⁵⁸ CWS : 1422.7.7 [2] ; 1422.8.15 [2] ; 1422.8.16 [1] ; 1422.8.20 [1].

poursuivit sur les côtes coréennes durant tout le xv^e siècle, tandis que les grandes flottes pirates, elles, disparurent presque entièrement des côtes coréennes. À l'inverse, on ne conserve guère la trace de l'activité du premier type de piraterie sur les côtes chinoises, mais les grandes flottes, elles, continuèrent à y être actives de façon sporadique jusqu'au milieu du xvi^e siècle.

Il serait toutefois inexact de penser que la cour coréenne ne trouvait pas elle aussi son intérêt dans ces échanges avec le Japon. Elle put en effet se procurer certaines matières premières difficiles à produire en Corée comme les métaux tels que le cuivre et le fer, une ressource rare dans la péninsule. En 1419, la cour décida de remplacer les objets cérémoniels en céramique par des objets en bronze, moins fragiles et donc plus durables, et surtout plus faciles à transporter des provinces à la capitale. Or, le bronze utilisé pour confectionner ces objets fut acheté aux marchands japonais qui fréquentaient les côtes coréennes²⁸⁵⁹. Les quantités échangées sont peu documentées, mais on sait qu'en 1428, le chef pirate Sōda Saemontarō, le marchand de Hakata Sōkin (宗金 ; ?-1454)²⁸⁶⁰ et un autre marchand de Hakata du nom de Taira Mitsukage (平満景 ; ?-?) apportèrent à eux trois 28 000 *kŭn* (soit environ 16 800kg²⁸⁶¹) de cuivre en Corée, qu'ils échangèrent contre 2 800 *p'il* (rouleaux) d'étoffe de soie²⁸⁶². Il semble que les quantités de métaux ainsi importés en vinrent rapidement à représenter une part importante de la consommation coréenne, à tel point qu'en 1426, le Ministère du Cens, inquiet de la dépendance grandissante du pays vis-à-vis de ces imports, déclara qu'« acheter du cuivre et du fer aux Japonais n'est pas une stratégie pérenne »²⁸⁶³, et incita la cour à faire accroître la productivité des mines coréennes. Il faut dire que les besoins en cuivre du Chosŏn crurent rapidement durant le règne de Sejong, ce dernier ayant décidé de recommencer à battre monnaie, un projet qui avait d'abord été formulé par T'aejong en 1415²⁸⁶⁴ mais immédiatement abandonné²⁸⁶⁵, avant d'être finalement appliqué en 1423²⁸⁶⁶. Toutefois, le fardeau imposé aux populations corvéables pour extraire le minerai était difficile à

²⁸⁵⁹ CWS : 1419.4.13 [1].

²⁸⁶⁰ Cf. *infra*, p. 716.

²⁸⁶¹ Cf. LEWIS, James, 2003 : 90.

²⁸⁶² CWS : 1428.1.25 [4].

²⁸⁶³ 銅鐵買於倭人, 固非永久之計 (CWS : 1426.3.20 [4]).

²⁸⁶⁴ CWS : 1415.6.16 [2].

²⁸⁶⁵ CWS : 1415.6.21 [1].

²⁸⁶⁶ CWS : 1423.9.16 [4].

soutenir sur le long terme²⁸⁶⁷, et l'import de cuivre depuis le Japon était devenu probablement indispensable.

La circulation des techniques constitue un autre bénéfice des relations développées avec le Japon à cette époque. Nombre de dignitaires du Chosŏn qui se rendirent au Japon ou côtoyèrent les Japonais dans les ports coréens durant ces années proposèrent que la cour adopte, ou du moins teste certaines des techniques observées au cours de leurs déplacements. Citons l'exemple de Yi Ye (李藝 ; 1373-1445), qui en 1418 dressa le rapport suivant à la cour :

火燭碗口唯以銅鐵鑄造, 而銅鐵我國所不產, 因此火燭碗口未易鑄造。 臣至對馬島, 於賊倭處, 得中國所鑄水鐵火燭碗口以來。 請以水鐵鑄火燭碗口, 分置諸州鎮。²⁸⁶⁸

« [Nos] bombardes sont seulement fondues avec du bronze, mais le bronze n'est pas produit dans notre pays, aussi n'est-il pas aisé d'en fondre. Lorsque Votre Serviteur est arrivé à Tsushima, je me suis procuré auprès de pirates japonais des bombardes en fonte de Chine. Je demande que l'on fabrique des bombardes en fonte, et qu'on les distribue dans les camps des différents districts militaires des préfectures. »

La cour ordonna que l'on expérimente suivant la recommandation de Yi Ye, et ces expérimentations furent probablement concluantes, car cinq plus tard, le Ministère de l'armée rapporta qu'il avait déjà confectionné cent vingt-cinq « petits canons chinois » (*tangsohwat'ong* 唐小火燭) et proposa que dorénavant, on les appelle simplement « petits canons²⁸⁶⁹ ». Il est intéressant de noter qu'il s'agit là de techniques chinoises qui furent introduites en Corée par le biais des pirates japonais qui avaient dérobé ces objets lors d'un raid en Chine. Par ailleurs, le jour même où Yi Ye proposa l'adoption de cette technique, un Japonais du nom de « P'yosagwi » (表沙貴²⁸⁷⁰ ; ?-?) se présenta également

²⁸⁶⁷ CWS : 1427.1.7 [6].

²⁸⁶⁸ CWS : 1418.8.14 [8].

²⁸⁶⁹ CWS : 1423.1.9 [9].

²⁸⁷⁰ Nous ignorons à quel nom japonais correspond cette transcription.

à la cour accompagné d'un artisan-forgeron (*tongch'öljang* 銅鐵匠) japonais²⁸⁷¹. Il est ainsi probable que les deux évènements soient liés, et que Yi Ye ait également fait venir un artisan japonais pour présenter ses techniques à la cour, mais les sources sont laconiques à ce sujet. Ce qui est certain, c'est que le Chosŏn fit venir des artisans du Japon pour tester et éventuellement adopter certaines de leurs techniques, un phénomène qui fut particulièrement visible dans le cadre de la construction navale.

III.2.C.3 Rivaliser sur mer avec les pirates : l'expérimentation navale au Chosŏn

La marine du Koryŏ avait été largement négligée par les autorités depuis la fin des guerres d'invasion mongoles. Néanmoins, à partir de 1373, la cour reprit peu à peu conscience de la nécessité d'avoir une marine forte, et commença à ordonner la construction de grands navires de guerre. Cette flotte nouvellement constituée peina d'abord à s'imposer sur mer face aux flottes pirates, mais à partir de 1380, les autorités commencèrent à reprendre l'initiative sur les mers, notamment grâce aux efforts de Ch'oe Musŏn (崔茂宣 ; 1325-1395) pour développer la recette de la poudre noire, secret qu'il arriva à percer à la fin des années 1370. Ainsi, en 1380, la marine coréenne, dotée de cette nouvelle arme, parvint à surprendre quelques cinq cents navires pirates amarrés à Chinp'o, et mettant à profit les armes à feu développées par Ch'oe Musŏn, envoya par le fond toute la flotte ennemie, piégeant les troupes ennemies à terre sans retraite possible²⁸⁷². Cette victoire décisive fut suivie par plusieurs autres, dont la bataille de Kwan'ŭmp'o en 1383²⁸⁷³. Tous ces chamboulements dans le système militaire s'accompagnèrent d'un nombre important d'innovations techniques dont la plupart furent le résultat direct de l'introduction de techniques chinoises et japonaises.

À ce jour, trois épaves coréennes de cette période ont été excavées, fournissant un précieux témoignage de cette évolution navale. D'abord, l'épave d'Anjwa (安佐船),

²⁸⁷¹ CWS : 1418.8.14 [4].

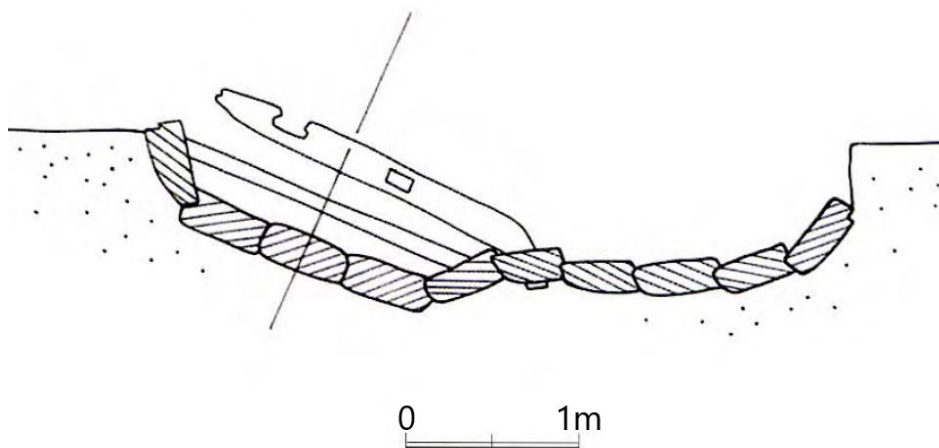
²⁸⁷² Cf. *supra*, p. 272.

²⁸⁷³ Cf. *supra*, p. 275.

découverte en 2005 dans un estran autour de l'île d'Anjwa (安佐島²⁸⁷⁴), un des plus grands navires coréens excavés à ce jour, avec une longueur totale estimée à environ 17 mètres²⁸⁷⁵. Les céramiques trouvées à bord²⁸⁷⁶ et l'analyse radiocarbone de plusieurs éléments du navire²⁸⁷⁷ datent cette épave à la toute fin du XIV^e siècle, voire au début du XV^e siècle, ce qui, jusqu'à récemment, en faisait l'épave médiévale la plus récente jamais découverte. Sa fonction est inconnue, le mobilier associé à l'épave ne permettant pas de l'identifier. On ne sait donc pas s'il s'agit d'un navire militaire ou de transport, mais on peut toutefois écarter l'hypothèse d'un navire de pêche, compte tenu de ses dimensions.

Bien que possédant toutes les caractéristiques des navires traditionnels coréens, tels qu'un fond plat, des bordages à clin en bois de pin le tout entièrement assemblé à l'aide de chevilles et de tenons et mortaises, un mât central venant directement se poser sur les planches de la sole, etc.²⁸⁷⁸, le Anjwa présente également plusieurs particularités par rapport aux autres épaves connues, notamment la forme de sa coque, qui présente au niveau des bouchains une courbure similaire à celle d'un verre à vin, plus élégante que celle observée sur d'autres épaves²⁸⁷⁹. Mais l'élément le plus surprenant est sans doute l'utilisation d'un enduit à base de chaux pour étanchéifier les joints de la coque²⁸⁸⁰, alors que les autres épaves utilisaient exclusivement de la corde de chanvre ou de la paille de riz à cet effet.

*Figure 47 : Coupe transversale de l'épave d'Anjwa
(source : MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2006)*



²⁸⁷⁴ Située dans l'actuel *kun* de Sin'an (新安郡 ; prov. Chölla du Sud).

²⁸⁷⁵ MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2006 : 88.

²⁸⁷⁶ MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2006 : 67-70 ; 90.

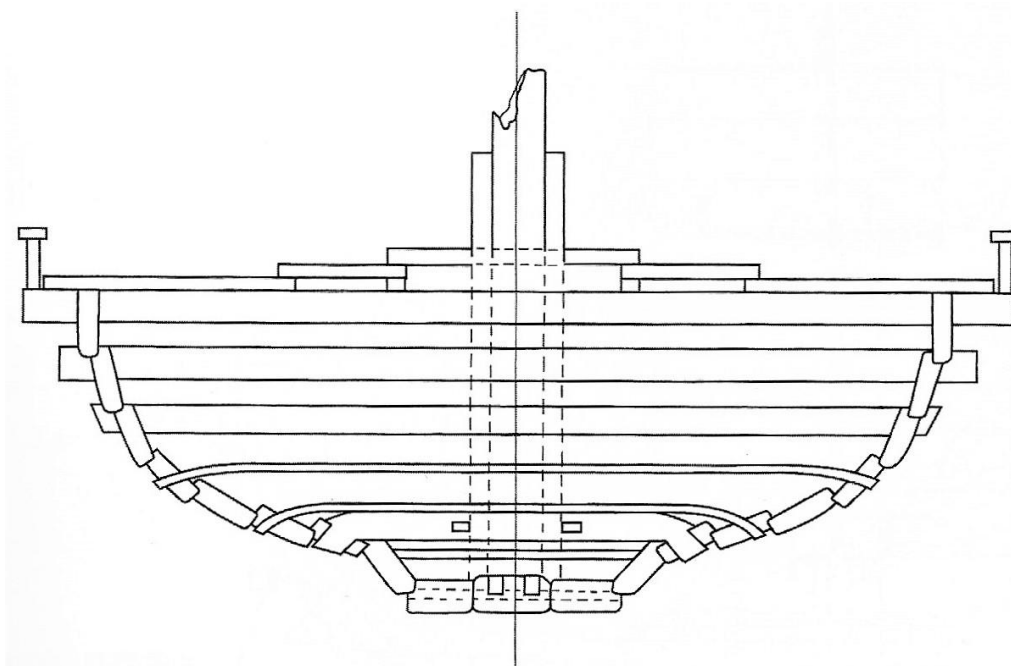
²⁸⁷⁷ MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2006 : 100-102.

²⁸⁷⁸ Cf. *supra*, « I.1.C.1 Les navires à fond plat du Koryö ».

²⁸⁷⁹ RANDALL Sasaki, LEE Chul-Han, 2010 : 68.

²⁸⁸⁰ MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 2006 : 88.

Figure 48 : Reconstitution de la coque du Anjwa (source : CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2009 : 83)



L'épave la plus récente à avoir été excavée en Corée du Sud est celle du Mado n°4 (마도 4 호선 sinogrammes), excavée en 2015 dans les eaux de la passe d'Anhŭng, quatrième épave trouvée dans cette zone. Les céramiques et la datation radiocarbone ont pu déterminer que cette épave avait coulé dans la zone entre 1417 et 1425, et les étiquettes inscrites à l'encre de Chine nous ont renseignés sur sa nature. Il s'agit d'un navire de transport de taxe, qui convoyait les taxes de la région de Naju (羅州), au Chŏlla, jusqu'au grenier royal de la capitale²⁸⁸¹. De dimensions similaires aux autres navires de transport de l'époque du Koryŏ (environ 14 mètres de long), il présente toutefois deux grandes particularités : l'emploi de clous en fer pour lier certains éléments de la structure, ce qui n'a jamais été observé sur les autres épaves retrouvées en Corée, et la présence de deux pieds de mâts sur la planche centrale de la sole, qui montre donc que le navire possédait deux mâts, un fait également inédit. Le lettré chinois Xu Jing, lors de sa visite du Koryŏ en 1123, avait lui-même écrit que les navires coréens ne possédaient qu'un seul mât²⁸⁸². Il semble donc que les charpentiers coréens aient commencé à construire des navires à deux mâts seulement à partir de la toute fin du XIV^e siècle ou du début du

²⁸⁸¹ CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016 : 416.

²⁸⁸² GLTJ : 33, « Navires de patrouille » 巡船.

xv^e siècle. L'épave n'ayant à ce jour pas été relevée, on ignore si, comme dans le cas du Anjwa, le calfatage a été réalisé avec un enduit à base de chaux.

Figure 49 : Coupe transversale de l'épave du Mado n°4 (source : CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016)

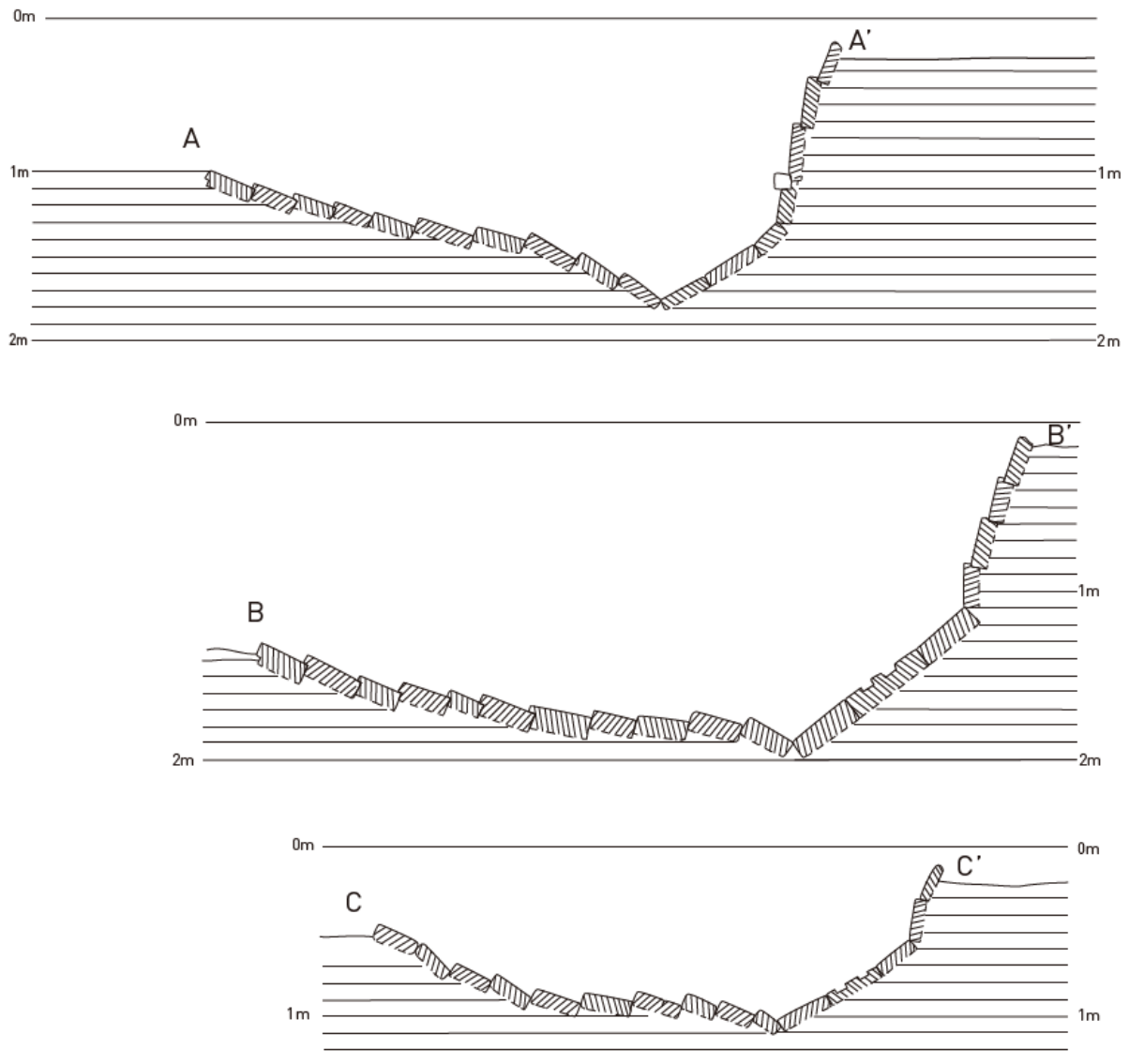
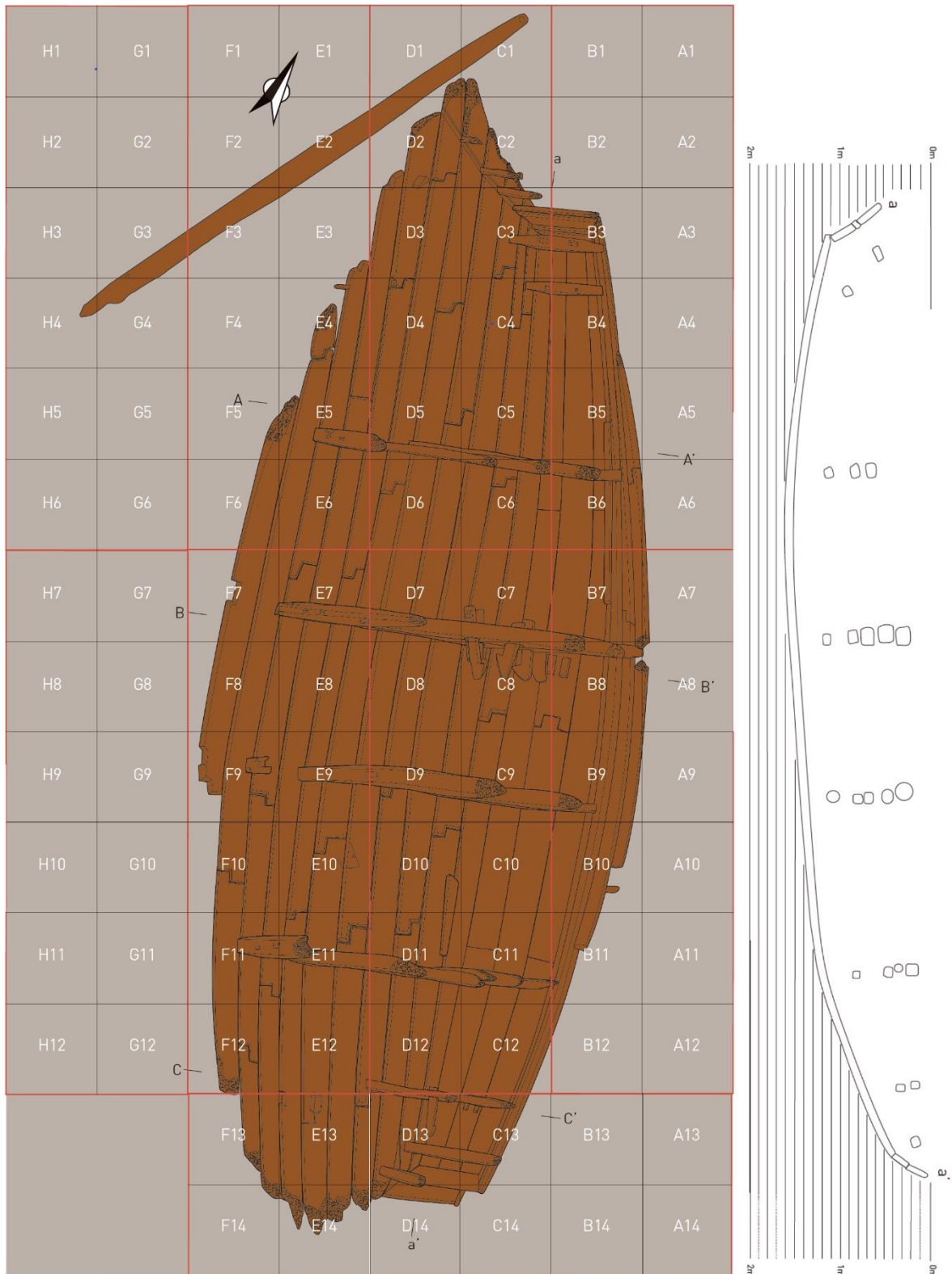


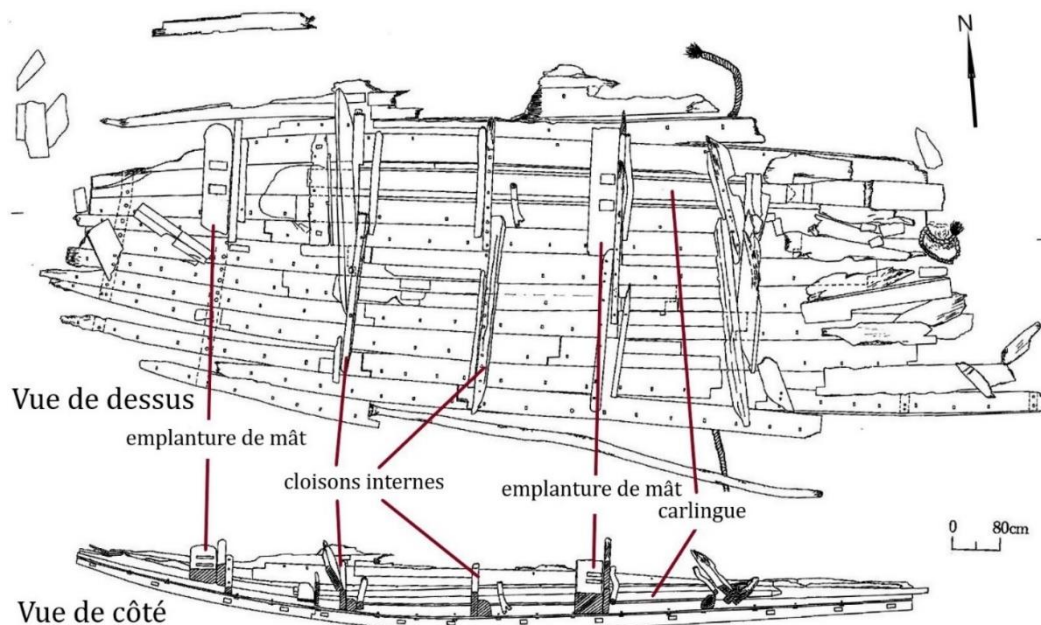
Figure 50 : Plan de l'épave du Mado n°4 et coupe longitudinale (source : CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016)



Enfin, la troisième épave, qui est sans doute la plus remarquable de toutes, est celle qui fut excavée à Penglai (蓬萊市 ; l'ancien port de Dengzhou 登州) en Chine en 2005. Également datée de la fin du XIV^e ou du début du XV^e siècle²⁸⁸³ (probablement de la période 1390-1420), cette épave, baptisée Penglai n°3 (蓬萊 3 號 船), est de dimensions supérieures aux épaves trouvées à l'intérieur de la Corée, avec une longueur reconstituée de près de 23 mètres²⁸⁸⁴. Si l'utilisation de bois de pins, l'assemblage des planches et la forme générale de la coque plate, assemblée à l'aide de chevilles, dénote son origine coréenne, celle-ci présente également plusieurs caractéristiques qui la distinguent des autres épaves coréennes connues. Certaines de ces caractéristiques se retrouvent sur les deux autres navires de la même époque : l'utilisation d'un enduit à base de chaux pour le calfatage (comme pour l'Anjwa), l'utilisation de clous en fer et la présence de deux pieds de mâts (comme dans le cas du Mado n°4). Le Penglai n°3 possède de surcroît plusieurs particularités, comme l'emploi de cloisons internes en guise d'armature de la coque, alors que les navires coréens utilisent des rangées de baux transversaux. Outre celles-ci, le navire possède également des socles de mâts qui soutenaient les mâts afin qu'ils ne reposent pas directement sur les planches de la sole, et la planche centrale de la sole est par ailleurs doublée par une seconde planche à l'intérieur de la coque, pièce qui s'apparente à une carlingue.

Figure 51 : Plan de l'épave du Penglai n°3

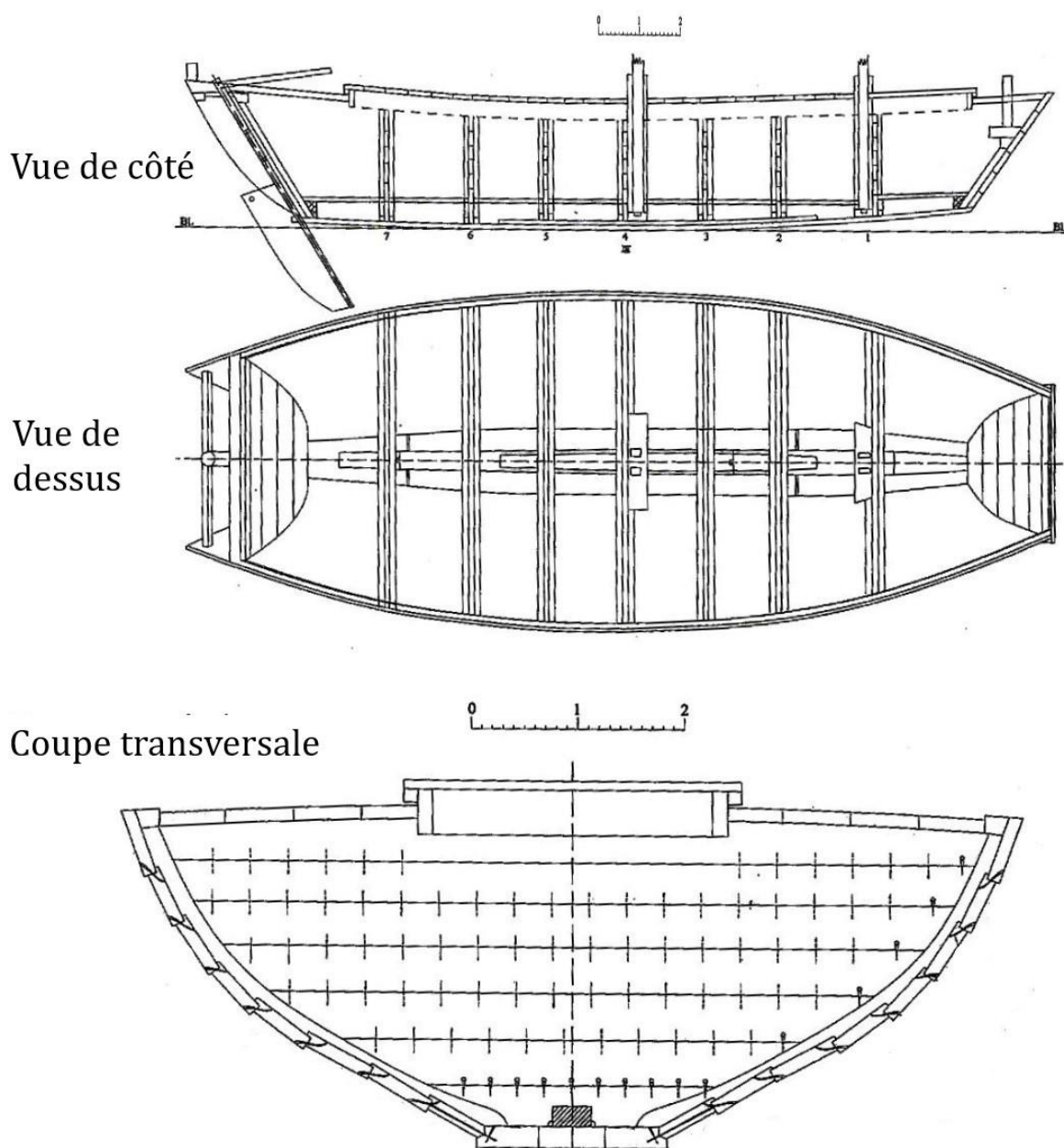
(source : CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG, 2006 : 36)



²⁸⁸³ KIM Söngböm, 2009 : 255.

²⁸⁸⁴ CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG, 2006 : 114-119.

Figure 52 : Reconstitution du Penglai n°3 (source : CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG, 2006 : 118).



Plusieurs hypothèses ont été échaudées par les archéologues pour expliquer ces particularités du Penglai n°3. Le fait qu'il ait été retrouvé sur la côte chinoise serait pour certains le signe qu'il s'agirait là en réalité de la forme ordinaire que prenaient les navires hauturiers du Koryō, par opposition aux épaves retrouvées le long des côtes coréennes, qui seraient des navires de cabotage. Les techniques employées sur ce navire auraient

donc été employées pour améliorer les capacités nautiques du navire²⁸⁸⁵. Cette thèse ne tient pas compte du fait que l'on a également excavé dans les eaux du port de Penglai une autre épave coréenne (baptisée Penglai n°4), non datée mais probablement construite durant l'époque du Koryŏ, et qui ne présente aucune des caractéristiques évidentes du Penglai n°3²⁸⁸⁶. Il s'agit donc aussi d'un navire qui effectua la navigation entre le Koryŏ et le nord du Shandong, sans pour autant présenter ces caractéristiques de « navire hauturier », ce qui contredit cette thèse. Pour d'autres, il s'agirait d'un navire du gouvernement coréen venu en ambassade en Chine²⁸⁸⁷. L'hypothèse paraît vraisemblable, le port de Dengzhou étant avant tout une base militaire au début des Ming²⁸⁸⁸.

Comment expliquer ce développement de la construction navale coréenne à partir de la fin du XIV^e siècle ?

Il est d'abord important de remarquer que toutes les innovations que nous avons citées précédemment concernant les navires de la fin du Koryŏ et du début du Chosŏn sont d'influence étrangère. Les clous en fer étaient employés sur les navires japonais et chinois ; et les cloisons internes dans l'armature ; le second mât, les socles de mât ou encore la carlingue sont des éléments typiques de l'architecture navale chinoise²⁸⁸⁹. Les Chinois calfataient les coques de leurs navires en employant un mélange de chaux et d'huile de tung, qui pouvait être agrémenté de fibres de chanvre²⁸⁹⁰. Il semble donc que l'enduit de chaux utilisé sur l'Anjwa et sur le Penglai n°3 soit également le résultat d'une influence de la construction navale chinoise sur les maîtres charpentiers coréens. De la sorte, le Penglai n°3, navire appartenant probablement à la cour du Chosŏn, révèle l'emploi de techniques de constructions hybrides, dont certains éléments se retrouvent également dans les autres épaves de la même époque excavées à ce jour²⁸⁹¹.

De plus, les épaves montrent que ces nouvelles techniques n'étaient apparemment pas encore entièrement maîtrisées. Sur le Penglai n°3, l'enduit utilisé pour le calfatage, par exemple, est de moins bonne qualité que celui que l'on trouve habituellement sur les

²⁸⁸⁵ CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG, 2006 : 251-253.

²⁸⁸⁶ CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG, 2006 : 44-45.

²⁸⁸⁷ YUAN Xiaochun, 2011 : 59.

²⁸⁸⁸ CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG, 2006 : 8-9.

²⁸⁸⁹ Cf. *supra*, « I.1.C.4 Les jonques chinoises, maîtresses de la navigation hauturière ».

²⁸⁹⁰ YUAN Xiaochun, 2011 : 52.

²⁸⁹¹ Sur ce point, voir PELADAN, Damien, "A reflection on the evolution of shipbuilding in Medieval Korea - Centered on the late 14th- early 15th centuries", in *Proceedings of the Fifteenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology ISBSA 15*, Marseille, à paraître.

navires chinois, et les clous sont plantés depuis l'extérieur de la coque, alors que les charpentiers chinois les plantaient depuis l'intérieur de la cale, afin de prévenir leur corrosion prématurée au contact de l'eau de mer²⁸⁹². Toutefois, les sources coréennes du XIX^e siècle décrivant la construction navale de la fin du Chosŏn notent que les charpentiers du Chosŏn privilégiaient alors l'emploi de chevilles en bois pour les parties de la coque en contact avec l'eau de mer, et que les clous en fer n'étaient utilisés que pour les œuvres mortes ou l'intérieure de la cale du navire²⁸⁹³. La technique n'était donc pas encore maîtrisée lorsque le Penglai n°3 fut construit, signe de son introduction récente.

Certains historiens ont fait l'hypothèse que ces techniques avaient été introduites en Corée lors des tentatives mongoles d'invasion du Japon à la fin du XIII^e siècle. En 1274, Kubilaï donna en effet l'ordre à la cour du Koryŏ de construire des navires en utilisant des techniques chinoises²⁸⁹⁴. Toutefois, le texte dans lequel le fait est mentionné rapporte également que si les charpentiers coréens avaient tenté de construire des navires en suivant des techniques étrangères, cela aurait été trop onéreux, et aurait pris trop de temps, obligeant à repousser l'échéance de l'invasion. Finalement, les charpentiers du Koryŏ construisirent des navires à la façon coréenne²⁸⁹⁵. On ne peut donc pas dire que l'extrait du *Koryŏsa* sur lequel se fonde cette thèse fournisse une explication particulièrement satisfaisante pour expliquer le contexte de l'introduction de ces techniques, puisque celles-ci ne sont pas visibles sur l'épave de Tallido (達里島船, un navire coréen datant de la seconde moitié du XIII^e siècle ou première moitié du XIV^e siècle²⁸⁹⁶, alors qu'elle furent probablement introduites peu avant la construction du Penglai n°3.

De fait, les Annales du début du Chosŏn indiquent que la nouvelle dynastie déploya des efforts considérables pour développer sa marine. Au cours de la première moitié du XV^e siècle, Les rois T'aejong et Sejong déployèrent des efforts remarquables pour améliorer la construction navale coréenne. Or, ils se montrèrent très attentifs à ce que faisaient leurs deux voisins : la Chine, une grande puissance maritime en train de se refermer sur elle-même, et le Japon dont les flottes pirates écumaient désormais les quatre coins de la mer de Chine. L'attention portée aux techniques des pays voisins est

²⁸⁹² YUAN Xiaochun, 2011 : 52.

²⁸⁹³ CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016 : 388-390.

²⁸⁹⁴ KRS : 104, 10b (金方慶傳 ; 1274) ; YUAN Xiaochun , 2011 : 53-54.

²⁸⁹⁵ KRS : 104, 10b (金方慶傳 ; 1274).

²⁸⁹⁶ Cf. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME, 1999.

manifeste, comme en témoigne par exemple l'extrait d'un mémorandum adressé au trône en 1446 par le Maréchal de camp Yun Inbo²⁸⁹⁷ (尹仁甫 ; ?-?) :

又各浦兵船,皆用木碇,木碇體大而實輕,不能即止水底,又不能深接泥石之地,雖至四五放碇,亦難停船。且唐、倭船,皆織蒿草爲帆,柔韌完久,而風浪不泄,本國之船則專用茅草,易以破毀。自今依唐、倭船例,碇用正鐵,席用蒿草,庶爲便益。

« En outre, les navires militaires de chaque rade utilisent tous des ancres en bois, dont le corps, bien qu'imposant, est en réalité léger, et ne peut s'arrêter immédiatement sur le fond de la mer. De plus, il ne peut s'enfoncer dans les sols de vase et de pierre, et même si l'on jette quatre ou cinq ancres, il est encore difficile d'immobiliser le navire. Par ailleurs, les navires chinois et japonais tissent tous leurs voiles en paille²⁸⁹⁸ ; elles sont souples, robustes et durables, et ne se laissent pas traverser par le vent et les vagues. Les navires de notre pays n'utilisent que des fibres de roseaux, qui se déchirent aisément. Il serait bénéfique que dorénavant nous utilisions du fer pur pour nos ancres et du chanvre pour nos nattes²⁸⁹⁹ suivant l'exemple des navires chinois et japonais. »

Le document nous fournit ainsi deux précieuses indications, l'une sur la fabrication des voiles, l'autre sur la fabrication des ancres, avec leurs limites respectives. Or, dans chacun de ces cas, Yun Inbo se base sur les techniques employées dans les pays voisins. Notons par ailleurs que Yun Inbo était un interprète de japonais qui se rendit à plusieurs reprises au Japon au cours de sa vie²⁹⁰⁰, et avait ainsi eu l'occasion d'observer de près les navires de ce pays. Les navires japonais, qui représentaient la principale menace aux yeux

²⁸⁹⁷ CWS : 1446.9.9 [2].

²⁸⁹⁸ Le terme employé ici, *koch'o* 蒿草, fait plutôt référence dans la langue chinoise à l'armoise ou citronnelle, mais nous n'avons pas pu confirmer que cette plante soit utilisée pour produire des textiles. En revanche, les voiles des navires japonais étaient généralement confectionnées en natte de paille de riz ou de jonc (ADACHI Yūsuke, 1998 : 24), aussi semble-t-il que le caractère 蒿 soit une erreur pour le caractère 藁, « paille ».

²⁸⁹⁹ C'est-à-dire ici les voiles.

²⁹⁰⁰ Cf. *infra*, p. 726.

de la cour coréenne, firent en effet l'objet d'expériences diverses. Les Japonais recrutés par le Chosŏn à partir de la fin des années 1390, et dont certains étaient des pirates repentis, furent ainsi mis à contribution. Il leur fut ordonné de construire en Corée des navires japonais, pour comparer leurs qualités nautiques avec celles des navires coréens. Ainsi en 1413, les Annales rapportent le fait suivant :

甲午 命試倭船。命代言柳思訥, 將本國兵船, 與平道全所造倭船, 較其疾徐于漢江。思訥復命曰: 順流而下, 則兵船不及倭船三十步或四十步, 逆流則幾百步矣²⁹⁰¹

« Le jour *kabo* (14^e), ordre fut donné de tester les navires japonais. Ordre fut donné au Secrétaire des Commandements Yu Sanul de diriger un navire militaire du pays et, sur le fleuve Han, de comparer sa vitesse avec le navire japonais construit par P'yŏng Tojŏn²⁹⁰². [Yu] Sanul accomplit les ordres et dit : "Lorsque l'on descendait le courant, le navire militaire ne pouvait se rapprocher à moins de trente ou quarante pas du navire japonais ; en remontant le courant, pas moins de cent pas". »

Les navires japonais étaient donc plus lestes que les navires coréens, leur forme étant manifestement beaucoup plus effilée et offrait moins de résistance aux courants²⁹⁰³. Les épaves de la fin du XIV^e siècle et début XV^e siècle découvertes à ce jour (Anjwa, Penglai 3 et Mado 4) ont tous trois planches pour leur sole, et non cinq ou sept comme on le voyait souvent sur les navires du Koryŏ, ainsi qu'une coque plus effilée. Le but était vraisemblablement d'améliorer les qualités nautiques, et en particulier la vitesse des navires, afin de rivaliser avec les navires japonais. Le Mado 4 était un navire de transport de taxe, un type de navires régulièrement pris en chasse par les navires pirates, aussi était-il essentiel de les rendre plus rapides pour pouvoir échapper aux Japonais²⁹⁰⁴. Il semble que la cour travailla pendant des années à créer des navires rapides capables de

²⁹⁰¹ CWS : 1413.1.14 [1].

²⁹⁰² P'yŏng Tojŏn était un Japonais de Tsushima, proche de Sō Sadashige. Cf. *infra*, p. 720.

²⁹⁰³ Concernant la construction navale japonaise au début du XV^e siècle, cf. *infra*, « III.3.B.2 Les progrès de la construction navale japonaise ».

²⁹⁰⁴ MUN Kyŏnggho, 2016 : 409.

rivaliser avec ceux des pirates, ce qui fut chose faite en 1420²⁹⁰⁵. Toujours en 1413, la cour testa un nouveau type de navires, baptisés « navires-tortues » (*kwisŏn* 龜船), et fit simuler une bataille avec un navire Japonais pour en éprouver les qualités²⁹⁰⁶. Les résultats de ces expérimentations furent positifs puisqu'en 1415, le secrétaire des commandements de gauche T'ak Sin (卓愼 ; 1367-1426) en recommanda au trône la construction : « La méthode d'utilisation des navires-tortues permet d'enfoncer les lignes ennemies, sans que l'ennemi ne puisse leur causer des dégâts, aussi peut-on dire qu'il s'agit d'une excellente stratégie pour remporter la victoire. Construisons-en d'autres plus solides et mieux bâtis, et dotons-nous ainsi des instruments pour remporter la victoire », affirma-t-il²⁹⁰⁷. Le terme de « navire-tortue » fut rendu célèbre par l'amiral Yi Sunsin (李舜臣 ; 1545-1598), qui durant les guerres d'imjin (1592-1598) réhabilita ce type de navires qui était entre temps tombé en désuétude. On ne trouve en effet plus aucune référence à ces navires dans les sources officielles entre 1415 et les années 1590. Si l'on ne peut affirmer que les navires-tortue développés sous le règne de T'aejong épousaient en tout point la même structure que ceux du XVI^e siècle, le nom suggère au moins que les navires développés en 1413 étaient également dotés d'un toit protecteur recouvrant le pont supérieur afin d'empêcher l'ennemi d'aborder le navire. Les expériences menées au début du Chosŏn laissèrent donc une empreinte durable dans l'histoire des techniques navales coréennes.

D'autres techniques japonaises furent également testées. Ainsi en 1419, la cour discuta de la proposition d'un transfuge japonais :

投化倭皮古沙古等上言: "今觀兵船體制, 一船只着一尾, 故一遇風浪, 輒至傾覆。倭船則於平時懸一尾, 遇風浪則又於兩房各懸一尾, 故無傾覆之患。乞依倭船例作尾。" 從之。²⁹⁰⁸

²⁹⁰⁵ CWS : 1420.11.17 [2]. Le célèbre lettré Sin Sukchu (申叔舟 ; 1417-1475) expliqua par ailleurs que lors de son ambassade au Japon en 1443, leur navire militaire avait été pris en chasse par des navires pirates, mais était parvenu à les distancer, preuve de la supériorité acquise par les navires coréens (CWS : 1473.12.26 [2]).

²⁹⁰⁶ CWS : 1413.2.5 [1].

²⁹⁰⁷ CWS : 1415.7.16 [2] : 龜船之法, 衝突衆敵, 而敵不能害, 可謂決勝之良策。更令堅巧造作, 以備戰勝之具。

²⁹⁰⁸ CWS : 1419.6.27 [3].

« Le Japonais transfuge P'igosago²⁹⁰⁹ et d'autres rapportèrent : "Nous avons observé le système des navires militaires ; chaque navire n'utilise qu'un gouvernail²⁹¹⁰, aussi lorsqu'il rencontre du vent et de la houle, il penche à chaque fois et [finit par] chavirer. Les navires japonais n'accrochent qu'un gouvernail en temps normal, mais lorsqu'ils rencontrent du vent ou de la houle, ils suspendent un gouvernail supplémentaire de chaque côté du navire, et n'encourent donc pas le risque de chavirer. Nous demandons à ce que l'on fabrique des gouvernails suivant l'exemple japonais." Accordé. »

Le rapport consigné dans l'histoire officielle montre à la fois l'attention portée aux techniques navales japonaises par les autorités coréennes, et nous renseigne également sur les pratiques nautiques japonaises. Il n'existe toutefois aucune indication que ce type de « gouvernails latéraux », c'est-à-dire d'ailes de dérives²⁹¹¹, ait par la suite été employé sur les navires coréens, aussi l'expérience fut-elle probablement sans lendemain. Notons au passage que les archéologues considèrent souvent que l'introduction des clous en fer dans l'architecture navale coréenne est le résultat d'une influence chinoise²⁹¹², mais il ne faut pas sous-estimer l'impact qu'eurent dans ce domaine les navires japonais. Ainsi, en 1421, l'Envoyé Pacificateur et Commandant en chef de la Marine du Département de Gauche du Kyöngsang (*Kyöngsangdo chwado sugun toanbu ch'öch'isa* 慶尙道左道水軍都按撫處置使) rapporta que les trente-quatre grands navires japonais capturés à Tsushima lors de l'expédition punitive de 1419 pourrissaient au mouillage dans le fleuve Hwangsan (黃山江 ; actuel Naktong), et demanda l'autorisation de les démanteler afin de récupérer leurs clous pour construire d'autres navires de guerre²⁹¹³. Avant leur démantèlement, ces navires avaient fait l'objet d'études techniques de la part des autorités coréennes. Ainsi

²⁹⁰⁹ Il est difficile de déterminer quel est le nom japonais de ce personnage sur la seule base de la transcription phonétique coréenne fournie dans ce passage. Il pourrait s'agir du même personnage qui apparaît dans les sources sous le nom de « P'igosagi » 皮古沙只 en 1406 (CWS : 1406.2.7 [3]).

²⁹¹⁰ Le caractère employé (*mi* 尾) désigne une « queue », mais il semble que ce soit un emprunt pour le caractère *mi* 浬, « gouvernail », de même prononciation.

²⁹¹¹ Les ailes de dérives étaient à l'origine une innovation chinoise, qui consistait à compenser la poussée exercée par le vent afin d'éviter la dérive latérale du navire – surtout lorsque celui-ci n'avait pas de quille – et de conserver le cap. Cf. RONAN, Colin A., NEEDHAM, Joseph, 1986 : 203-205.

²⁹¹² YUAN Xiaochun, 2011 : 52-55.

²⁹¹³ CWS : 1421.3.14 [7].

en 1431, le Lieutenant Général (*ch'ongjae* 摠制) Yi Ch'ŏn (李葢 ; 1376-1451), dans un mémoire qu'il adressa au trône, fit la recommandation suivante :

臣嘗見東征時取來倭大船, 其甲造之術, 外用月外松板裹之 【松之理直易坼者, 俗謂之月外松。】 中無灰隔, 其輕快勝於兵船迥矣。 乞自今依此術造之, 其板木必須經年乾久, 而後用之。²⁹¹⁴

« Votre Serviteur a observé les grands navires japonais capturés lors de l'Expédition vers l'Est. Pour construire leur coque à double bordage, ils emploient du « pin *wŏroe* » pour en couvrir la face extérieure (on appelle communément « pin *wŏroe* » des pins qui poussent droit et qui sont donc faciles à fendre), et il n'y pas [d'enduit] de chaux entre [les planches], aussi sont-ils plus lestes que nos navires militaires. Nous demandons à ce que dorénavant, on construise [nos navires] en suivant ces techniques, et que les planches soient séchées pendant plusieurs années avant d'être utilisées. »

Les autorités coréennes portèrent ainsi une grande attention aux navires japonais, c'est-à-dire aux navires qu'elles étaient le plus souvent amenées à confronter sur les mers. Cela étant, la construction navale chinoise était à l'époque la plus avancée en Asie Orientale²⁹¹⁵, si bien que la cour du Chosŏn accorda une attention tout aussi soutenue aux techniques du continent. En 1415, elle commissionna deux Chinois pour expérimenter les techniques de construction chinoises²⁹¹⁶ :

遣唐人劉思義、李宣于全羅道, 造唐船。 下旨曰: "各道兵船, 不過數年, 輒言蟲損, 連年改造, 非唯人力勞苦, 材木亦將不支。" 乃遣思義等, 造船試驗。

« On dépêcha les Chinois Liu Siyi et Li Xuan dans le Chŏlla pour construire un navire chinois. [Le roi] donna une instruction : "Les navires militaires de chaque province des diverses rades deviennent vermoulus et se détériorent

²⁹¹⁴ CWS : 1431.5.14 [2].

²⁹¹⁵ Selon les paroles du Japonais repentant Tōkyūrō (藤九郎) en 1444, « les navires chinois sont les meilleurs, suivis par ceux des Ryūkyū. Les navires du Chosŏn sont les derniers » 唐船爲上, 琉球國次之, 朝鮮爲下 (CWS : 1444.10.12 [3]).

²⁹¹⁶ CWS : 1415.11.19 [4].

subitement au bout de quelques années à peine, aussi faut-il les reconstruire d'année en année. Cette tâche est non seulement intenable pour les hommes, mais aussi pour nos ressources en bois." Il dépêcha ainsi [Liu] Siyi et les autres pour en tester l'efficacité. »

Sans l'affirmer, il est envisageable, au vu des concordances chronologiques et de la très forte influence de l'architecture navale chinoise, que le Penglai n°3 soit le produit direct de cette expérience, à en juger tant par le caractère hybride de sa structure que la proximité chronologique avec cette entrée des Annales du Chosŏn. L'année suivante, le gouvernement débattit de l'envoi d'une ambassade auprès du seigneur Shisa (志佐 ; ?-?) au Hizen. T'aejong rappela à cette occasion que par le passé, la cour avait dépêché deux ou trois « navires de guerre à la chinoise²⁹¹⁷ » (*tang'am* 唐艦) au Hizen. Ce terme n'est employé qu'une seule fois dans les sources coréennes, et se réfère probablement à cette classe de navires hybrides à laquelle appartenait le Penglai n°3, construit pour tester les techniques chinoises. Dans les années 1430, la cour expérimenta également le système chinois de coque à double bordage²⁹¹⁸, expérimentation qui se poursuivit jusqu'en 1451, avant que l'on décide finalement de revenir aux techniques de construction ancestrales²⁹¹⁹. L'épisode marque ainsi la fin de la grande période d'expérimentation navale menée au début du Chosŏn, de laquelle seuls quelques éléments seront conservés jusqu'à la fin du Chosŏn, principalement l'utilisation restreinte de clous en fer et le double mât²⁹²⁰. C'est sans doute ainsi qu'il faut interpréter le caractère hybride du Penglai n°3 : non pas comme l'archétype des navires hauturiers du Koryŏ, ou le résultat de l'introduction de techniques navales chinoises durant les expéditions mongoles contre le Japon, mais comme un prototype de cette grande période d'expérimentation navale menée par la cour du Chosŏn dans la première moitié du xv^e siècle, qui cherchait à adapter pour ses besoins les meilleures techniques développées par les pays voisins. Or, cette évolution technique et cette volonté d'innover furent indubitablement motivées par l'expérience de la piraterie japonaise et le besoin d'y faire face. En s'ouvrant ainsi aux

²⁹¹⁷ CWS : 1416.7.3 [6].

²⁹¹⁸ CWS : 1430.5.24 [4].

²⁹¹⁹ CWS : 1451.5.25 [3] ; 1451.6.12 [4].

²⁹²⁰ On peut notamment voir sur une des peintures de Yu Unhong (柳運弘 ; 1797-1859) un navire de pêche à deux mâts, signe que la pratique se poursuivait au-delà du xv^e siècle. Cf. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME, 2016 : 381.

échanges avec le Japon, la cour coréenne faisait d'une pierre deux coups : elle encourageait les pirates à se tourner vers des échanges pacifiques, et elle accédait à des connaissances techniques qui lui permettraient de les affronter plus efficacement dans le cas où ceux-ci retourneraient à leurs anciennes occupations. Toutefois, lorsque la menace de la piraterie ne fut plus qu'un lointain souvenir dans la péninsule, cette volonté s'affaiblit, et la cour en revint à des techniques anciennes éprouvées. Par ailleurs, le Chosŏn put mettre à profit sa marine de guerre nouvellement construite non seulement pour défendre les côtes, mais également pour lancer la première expédition hors de ses frontières depuis les tentatives d'invasions mongoles du Japon, près d'un siècle et demi plus tôt.

III.2.C.4 Punir les pirates : l'expédition contre Tsushima de 1419

L'année 1419 fut marquée par l'activité d'une large flotte pirate qui, pour la première fois depuis des années, attaqua la côte coréenne en deux endroits parce qu'elle s'était retrouvée à court de vivres alors qu'elle faisait voiles vers le nord de la Chine. Après avoir attaqué les côtes coréennes, elle poursuivit sa route vers le Liaodong, où elle fut presque entièrement anéantie par les troupes régulières chinoises à la bataille de Wanghaiguo²⁹²¹. Le « roi supérieur » T'aejong, qui avait abdiqué en 1418 tout en conservant les rênes du pouvoir militaire, ordonna immédiatement que fut constitué un corps expéditionnaire pour porter un coup en représailles, directement contre Tsushima, base avancée des pirates.

Ce n'était pas la première fois que les autorités coréennes avaient envisagé une telle opération. Déjà en 1387, le général Chŏng Chi (鄭地 ; 1347-1391), vainqueur de la bataille de Kwan'ŭmp'o (1383), avait exhorté la cour du Koryŏ à mettre à profit sa nouvelle marine de guerre pour attaquer les pirates sur leurs propres terres, à Tsushima et Iki²⁹²². Le projet ne fut pas immédiatement porté à exécution, mais deux ans plus tard, le général Pak Wi (朴葦 ; ?-1398) lança une attaque éclair contre les côtes de Tsushima à la tête d'une centaine de navires de guerre. Il semble toutefois que cette expédition n'eut pas un

²⁹²¹ Cf. *supra*, p. 579.

²⁹²² KRSCY : 32, 41b (1387.8).

grand retentissement, car selon l'histoire officielle du Koryŏ, même ses compatriotes estimaient que « (Pak) Wi [avait] seulement brûlé des cabanes et des bateaux, en vérité, il n'[avait] pas fait de prisonnier²⁹²³ ». Le projet de lancer une expédition fut à nouveau envisagé sous T'aejo, en 1396, lorsqu'une flotte de grande ampleur ravagea les côtes du continent. Ainsi, au 12^e mois, le roi nomma Kim Sahyŏng (金士衡 ; 1341-1407), un de ses principaux ministres à la tête des armées pour aller attaquer les îles de Iki et Tsushima²⁹²⁴. Kim Sahyŏng se mit ainsi en route vers le Kyŏngsang, mais bien que l'on ne trouve dans les sources aucune mention de l'abandon du projet, le chef militaire revint à la capitale à la fin du 1^{er} mois de 1397²⁹²⁵ sans avoir apparemment quitté les côtes coréennes. La raison de ce revirement n'est pas difficile à deviner : six jours à peine après que le projet ait été décidé, la flotte menée par Sōda Saemontarō vint proposer sa reddition aux autorités coréennes²⁹²⁶, amenant la cour à revoir sa stratégie et à inaugurer sa politique d'apaisement.

Toutefois, en 1419, alors que la cour du Chosŏn avait déployé d'importants efforts pour accommoder les demandes des Japonais, et en particulier de Tsushima et d'Iki, elle estima que l'attaque contre Pi'in, qui coûta la vie à près de trois cents soldats coréens, requérait une réponse implacable, d'autant que les autorités craignaient fortement que l'empereur Yongle, qui depuis déjà plusieurs années manifestait son agacement à l'égard du shōgun Yoshimochi qui refusait de recevoir ses ambassades, lançât lui-même une expédition de grande ampleur contre le Japon. Le Chosŏn se retrouverait alors bien malgré lui impliqué dans un projet coûteux et peu réaliste, comme à l'époque des tentatives d'invasion mongoles. En prenant ainsi les devants, le Chosŏn se donnait la possibilité de limiter son attaque à la seule île de Tsushima, ce qu'elle fit²⁹²⁷. L'expédition, placée sous l'égide du général Yi Chongmu (李從茂 ; 1360-1425) rassemblait des moyens colossaux : 227 navires transportant 17285 soldats et marins, munis de 65 jours de vivres²⁹²⁸. Tous les Japonais dans les ports coréens furent arrêtés et transférés loin du rivage, de sorte que les préparatifs de cette expédition fussent tenus secrets²⁹²⁹. La cour prit toutefois le soin de dépêcher une missive à l'inspecteur général de Kyūshū

²⁹²³ 時人以爲,“葢但燒廬舍舟楫,實無俘獲. KRSCY : 34, 1b (1389.2).

²⁹²⁴ CWS : 1396.12.3 [1].

²⁹²⁵ CWS : 1397.1.30 [1].

²⁹²⁶ CWS : 13896.12.9 [1].

²⁹²⁷ Sur ce point, voir Yi Kyuch'ŏl, 2009 : 419-451.

²⁹²⁸ CWS : 1419.6.17 [4].

²⁹²⁹ CWS : 1419.5.14 [4].

(Shibukawa Yoshitoshi) pour expliquer ses intentions et rassurer les autorités japonaises quant au fait que les troupes coréennes n'avaient pas l'intention d'aller plus loin que Tsushima²⁹³⁰.

La flotte quitta Kōje une première fois le 17 du 6^e mois, mais se vit obligée de faire demi-tour en raison de vents contraires. Elle ne reprit la mer que deux jours plus tard, et atteignit le rivage de Tsushima le lendemain, débarquant dans la rade de Tsuchiyori (土寄 ; zone de l'actuelle Ozaki 尾崎), à l'entrée de la baie d'Asō. De là, Yi Chongmu envoya une première missive au seigneur de l'île Sō Sadamori, lui enjoignant de déposer les armes, mais la lettre resta sans réponse. L'armée se sépara alors pour explorer l'île, saisissant 129 navires de toutes tailles, dont une vingtaine des plus grands furent ramenés en Corée²⁹³¹, tandis que le reste fut détruit. Les troupes coréennes incendièrent aussi presque deux mille habitations du rivage, tuant 114 combattants locaux, et en prirent 21 vivants. Ils détruisirent également les cultures, et récupérèrent 131 captifs, hommes et femmes chinois capturés par les pirates. Au cours de leur interrogatoire, Yi Chongmu apprit qu'une famine sévissait à Tsushima, et que les greniers étaient presque vides, aussi décida-t-il de ne pas s'avancer davantage dans l'île mais plutôt de bloquer les circulations entre le sud et le nord au niveau de Funakoshi (船越 ; au fond de la baie d'Asō), feignant de vouloir occuper l'île dans la durée pour pousser les pirates à sortir de leurs retranchements²⁹³².

Alors qu'arrivait à Séoul la nouvelle des succès initiaux, Yi Chongmu, après six jours de recherches dans l'île, décida de déplacer sa flotte vers le nord et débarqua devant le district de Nii (仁位郡), au nord de la baie d'Asō. La flotte devait débarquer en trois temps : l'armée de gauche d'abord, puis l'armée de droite et enfin l'armée du centre. Or, l'armée de gauche, qui s'enfonça dans l'île, tomba dans une embuscade tendue par Sō Sukeshige (宗資茂 ; ?-?), membre du clan Sō et protecteur du district d'Ina (伊奈郡), dans le nord de l'île, et qui dirigeait probablement les troupes de Shōni Mitsusada en l'absence de Sadamori, trop jeune pour prendre le commandement de l'île²⁹³³. Cette bataille, connue sous le nom de « bataille de Nukadake » (糠岳の戦い) coûta la vie à 180 soldats coréens, dont de nombreux gradés. L'armée de gauche se retira dans la précipitation vers les

²⁹³⁰ CWS : 1419.6.3 [10].

²⁹³¹ Ces navires furent plus tard démantelés pour en récupérer les clous. Cf. *supra*, p. 645.

²⁹³² CWS : 1419.6.20 [4].

²⁹³³ *Mansai jugō nikki* : Ōei 27, 8^e mois, 7^e jour ; CWS : 1413.6.30 [5] ; ARAKI Kazunori, 2017 : 61-62.

navires, poursuivie par les troupes japonaises, et réembarqua promptement, tandis que dans le même temps, l'armée de droite rencontra également de la résistance mais parvint à la repousser. L'armée du centre, quant à elle, témoin de la débâcle de l'armée de gauche, décida de ne pas mettre pied à terre. Après cette déconvenue, Yi Chongmu reçut une missive prétendument de la main de Sō Sadamori, qui l'enjoignait de rembarquer au nom du rétablissement des bonnes relations entre les deux pays, et l'avertissant de ne pas s'éterniser dans l'île, le 7^e mois étant généralement marqué par de fortes intempéries. Yi Chongmu décida alors de se retirer de Tsushima et revint à Kōje, où il arriva le 3 du 7^e mois²⁹³⁴. L'expédition dura donc quatorze jours, sans atteindre l'objectif fixé.

Dès le lendemain du retour de la flotte, on annonça le retour des navires pirates depuis la Chine, si bien que T'aejong ordonna de remobiliser une force pour les anéantir, mais en adoptant une stratégie différente. Tirant les enseignements de la première expédition, il fit séparer la flotte en deux groupes : un premier irait attendre la flotte pirate devant Tsushima, mais ne devait en aucun cas débarquer, tandis que le second devait attendre le passage des ennemis le long du rivage coréen, puis se lancer à sa poursuite jusqu'à Tsushima, afin de prendre l'armada en tenailles²⁹³⁵. Or, le 12 du 7^e mois, une ambassade de retour de Beijing annonça à la cour que l'armée chinoise avait infligé une écrasante défaite à la flotte pirate²⁹³⁶, une nouvelle qui modifiait sensiblement la donne. T'aejong, comprenant que la flotte pirate qui revenait de Chine était très affaiblie, annula l'expédition sur Tsushima, et ordonna simplement d'attendre les pirates sur les côtes coréennes. Toutefois, l'ordre arriva alors que la flotte avait déjà quitté le port, et lorsque celle-ci fit demi-tour, elle fut prise dans une tempête qui endommagea sept de ses navires, en fit chavirer un autre, causant la mort de sept membres de l'équipage, tandis que huit autres, entraînés par les vents, se perdirent corps et biens²⁹³⁷.

Il est donc difficile de dire que l'expédition fut un franc succès sur le plan militaire, mais sur le plan diplomatique et du point de vue de la répression de la piraterie, les retombées de l'expédition furent considérables. L'évènement provoqua en effet une onde de choc à travers le Japon. L'inspecteur général de Kyūshū ne prévint pas le *bakufu* du projet des Coréens, sans doute parce que Tsushima était le domaine de Shōni Mitsusada,

²⁹³⁴ CWS : 1419.7.3 [2].

²⁹³⁵ CWS : 1419.7.7 [2].

²⁹³⁶ CWS : 1419.7.12 [3].

²⁹³⁷ CWS : 1419.7.15 [6].

avec qui il était en rivalité constante. Mais cela n'empêcha pas les rumeurs les plus folles de circuler à travers le Japon. Il faut dire que la colère de l'empereur Yongle suite aux refus répétés de Yoshimochi de recevoir ses émissaires était de notoriété publique dans le pays, et que, pour ne rien arranger, l'expédition coréenne coïncidait avec la venue d'une nouvelle ambassade des Ming au Japon. Les deux nouvelles se télescopèrent dans la rumeur, faisant croire à nombre d'habitants dans l'archipel qu'une nouvelle invasion « mongole » était en cours et que des milliers de navires étrangers étaient en train de débarquer sur les côtes du pays. Pour ne rien arranger, Shōni Mitsusada écrivit lui-même à Kyōto qu'il avait repoussé une large force coréenne venue pour envahir le Japon (et non pas seulement punir les pirates de Tsushima) et qu'une imposante force chinoise avait également quitté les côtes chinoises mais s'était en grande partie perdue en mer dans une tempête. Ainsi, lorsque le rapport de Shibukawa Yoshitoshi parvint finalement au *bakufu*, tentant de rétablir la vérité sur les motivations du Chosŏn, le shōgun, ne sachant quelle version croire, décida d'envoyer une ambassade au Chosŏn²⁹³⁸. Celle-ci arriva à Séoul au 11^e mois, rapatriant au passage un soldat coréen capturé lors de l'attaque pirate à Pi'in et quatre soldats capturés lors de l'expédition coréenne en signe de bonne foi²⁹³⁹, repartit au Japon accompagnée d'une ambassade coréenne menée par Song Hūigyōng (宋希璟 ; 1376-1446). Cette dernière parvint à apaiser les craintes de Yoshimochi et à rétablir les bonnes relations entre les deux pays.

Le passage de Song Hūigyōng à Tsushima fut d'un grand soulagement pour les populations locales, qui, depuis l'attaque coréenne, vivaient dans la peur d'une nouvelle expédition. Ceux qui étaient détenus au Chosŏn n'étaient toujours pas revenus et les habitants ignoraient le sort qui leur avait été réservé. Il faut dire que le ton de T'aejong à l'égard de Tsushima avait été particulièrement menaçant, ordonnant à maintes reprises à Sadamori de venir en personne se présenter devant la cour, faute de quoi il était prêt à dépêcher un nouveau corps expéditionnaire²⁹⁴⁰. Les menaces furent ignorées par Sadamori, jusqu'à ce qu'au 1^{er} mois intercalaire de 1420 se présenta à la cour une ambassade japonaise, prétendument envoyée par Sadamori, et qui proposait de faire de Tsushima un district coréen rattaché à la province du Kyōngsang²⁹⁴¹. Or, lorsque Song

²⁹³⁸ Pour une analyse des réactions japonaises à la nouvelle de l'attaque coréenne, voir PELADAN, Damien, 2018.

²⁹³⁹ CWS : 1419.11.20 [4].

²⁹⁴⁰ CWS : 1419.6.29 [2] ; 1419.7.17 [5] ; 1419.9.21 [2] ; 1419.10.18 [3].

²⁹⁴¹ CWS : 1420.1+.10 [6].

Hūigyōng passa par Tsushima, il comprit que cette ambassade n'avait, en réalité, pas été envoyée par Sadamori, mais par des habitants de l'île cherchant à désamorcer les tensions et à rétablir les échanges commerciaux²⁹⁴². Le projet d'annexion de l'île fut donc abandonné par la cour, et si les tensions, notamment avec Shōni Mitsusada – qui ne décolérait pas et qui menaçait même le Chosŏn de représailles²⁹⁴³ – se prolongèrent encore quelques années, les échanges diplomatiques et commerciaux reprirent et prospérèrent durant le règne de Sejong. L'expédition eut également des répercussions importantes sur les pirates eux-mêmes²⁹⁴⁴. Contentons-nous ici d'évoquer le fait que plus aucune grande flotte japonaise n'attaqua les frontières du Chosŏn durant tout le xv^e siècle, marquant ce faisant un tournant décisif dans l'histoire de la piraterie japonaise, qui laissa ainsi largement place à un commerce prospère dans le détroit de Corée.

Comme nous l'avons écrit plus haut, aucune politique de répression de la piraterie ne saurait être entièrement efficace si elle ne traite pas en parallèle les circuits économiques qu'elle alimente. Les autorités du Chosŏn n'étaient évidemment pas en mesure d'influer sur les circulations économiques à l'intérieur de l'archipel japonais, dont elles n'avaient de toute façon qu'une connaissance limitée. En revanche, elles surent ménager les intérêts économiques des pirates, mais aussi des pouvoirs féodaux japonais, offrant aux premiers la possibilité de se livrer en toute légalité au négoce sur les côtes coréennes, et aux seconds une raison de réprimer ceux qui refusaient de réformer leurs mœurs. Ce dispositif fut par ailleurs complété par un renforcement significatif des défenses militaires, et en particulier de la marine de guerre, qui profita grandement de la politique d'expérimentation menée par le gouvernement. Le Chosŏn mit ainsi peu à peu au point des navires militaires plus rapides et plus aptes à lutter contre la menace pirate, et prit à ce point confiance dans ses nouvelles forces qu'il lança en 1419 une expédition contre l'île de Tsushima, opération d'une ampleur inédite depuis les tentatives d'invasion mongoles. Certes, les résultats militaires de cette expédition furent plus que mitigés, mais l'avertissement pour les populations de Tsushima n'en fut pas moins clair. En conjuguant de la sorte menace et récompense, les autorités coréennes parvinrent à apaiser la piraterie sur leurs côtes, poussant les flottes japonaises à concentrer leurs razzias sur les

²⁹⁴² NIH : 1420.2.28 ; CWS : 1421.4.7 [4] ; MURAI Shōsuke, 1997 : 28-30.

²⁹⁴³ CWS : 1420.10.8 [2].

²⁹⁴⁴ Cf. *infra*, p. 744.

côtes chinoises durant les années 1410. Cette nouvelle stratégie coréenne, couplée aux effets de l'interdiction maritime des Ming, conduit à l'émergence de nouveaux bassins d'activité, le détroit de Corée devenant ainsi l'un des grands centres économiques de la mer de Chine orientale.

Chapitre 3 : Les nouveaux réseaux de l'économie maritime

Nous l'avons vu, les nouvelles stratégies politiques et diplomatiques développées par les pouvoirs centraux au tournant du xv^e siècle modifièrent profondément le déroulement des campagnes pirates, ce qui eut à son tour de profondes implications pour les réseaux économiques de la mer de Chine orientale. Les pirates étant désormais devenus l'un des principaux acteurs des circulations maritimes, le déplacement de leurs activités violentes s'accompagna également une transformation du commerce pacifique. Non que les marchands chinois aient complètement disparu de l'espace maritime est-asiatique, mais les ports chinois n'étaient plus les principaux centres de l'économie maritime²⁹⁴⁵. De nouveaux bassins virent le jour : l'archipel des Ryūkyū, déjà fréquenté par les jonques chinoises avant 1350, devint plus qu'une simple route pratique pour relier le Fujian au Sud de Kyūshū : il s'affirmait désormais comme l'un des principaux axes de circulations de la mer de Chine orientale grâce à la position avantageuse du port de Naha, devenu le grand entrepôt des échanges entre la Chine et l'Asie du Sud d'un côté et le Japon et la Corée de l'autre. Cet axe prospère des Ryūkyū était par ailleurs connecté à l'autre nouvel épicode de l'économie maritime, le détroit de Corée, qui devint désormais le théâtre d'un intense cabotage, parcouru par les vaisseaux marchands et pirates, les cargaisons des premiers étant souvent constituées d'objets dérobés par les seconds. Le présent chapitre s'attachera ainsi à analyser le fonctionnement de ces nouveaux épicodes de l'économie maritime, et à comprendre comment ceux-ci s'articulaient avec l'activité pirate.

²⁹⁴⁵ VON GLAHN, Richard, 2016 : 293-295.

III.3.A. Un nouvel axe prospère : la route des Ryūkyū

Nous avons eu l'occasion d'aborder, toujours de façon périphérique, les activités pirates le long de l'axe Kyūshū-Ryūkyū-Fujian, notamment entre 1369 et 1374. Nous avons toutefois jusqu'ici laissé de côté la question de la place du petit royaume des Ryūkyū en mer de Chine durant cette époque de grands bouleversements. Pourtant, l'archipel entra lui aussi dans une période charnière de son histoire, précisément à partir de la seconde moitié du XIV^e siècle, c'est-à-dire à l'époque où la piraterie japonaise connut son apogée en mer de Chine orientale. La documentation faisant défaut, il est souvent difficile de se faire une idée précise de la relation entretenue par les sociétés locales avec les réseaux pirates. Il n'en demeure pas moins que la seconde moitié du XIV^e siècle et la première moitié du XV^e siècle furent pour les Ryūkyū et l'île principale d'Okinawa une période de développement économique, résultat du dynamisme des circulations humaines et matérielles en mer de Chine orientale. Comprendre l'évolution des flux économiques maritimes durant cette même période implique donc d'analyser de la place nouvellement acquise par les Ryūkyū dans les réseaux de commerce, de contrebande et de piraterie.

III.3.A.1 Vers un royaume unifié

Les Ryūkyū furent jusqu'à très tard peuplés de communautés de pêcheurs-cueilleurs qui tiraient leur subsistance de la mer, et ne possédaient pas d'agriculture. L'archipel était divisé en plusieurs bassins centrés sur des groupes d'îles, entre lesquelles quasiment aucun échange n'est attesté. Ce n'est qu'à partir du XII^e siècle que des clans militarisés émergèrent en différents lieux de l'archipel et assirent leur emprise territoriale en construisant des ouvrages défensifs, appelés *gusuku* (城), qui servaient aussi de symboles pour la puissance des chefs, appelés *aji* (按司). Cette évolution sociale majeure s'accompagna du développement d'une agriculture et de la diffusion dans tout l'archipel d'outils en fer, qui circulaient désormais à travers l'ensemble des groupes d'îles

de l'archipel. Elle fut également favorisée par la croissance démographique qui résultait tant du développement de l'agriculture que de l'immigration de populations venues du Japon²⁹⁴⁶. Près de trois cents de ces *gusuku* ont à ce jour été recensés à travers les Ryūkyū, mais tous n'avaient pas nécessairement une fonction militaire, certains servant simplement à délimiter un complexe religieux ou funéraire, par exemple. Les *aji*, en compétition les uns avec les autres, cherchaient fréquemment à étendre leur pouvoir à travers des guerres avec leurs voisins. Ces organisations claniques sont toutefois peu connues car aucune source de cette période n'a été transmise²⁹⁴⁷. Au cours de la seconde moitié du XIV^e siècle, les conflits armés se firent plus fréquents aux Ryūkyū, comme en témoigne l'accroissement significatif de nombre de pointes de flèches excavées dans les *gusuku*, seize fois plus nombreuses que pour les époques antérieures²⁹⁴⁸. Plusieurs *aji* émergèrent du conflit et parvinrent à regrouper sous leur autorité plusieurs autres *gusuku* voisins, divisant ainsi l'île principale d'Okinawa en trois « royaumes », qui prirent le nom de Sanboku (山北) au nord, centré sur le *gusuku* de Nakijin (今帰仁グスク), Chūzan (中山) au centre, centré sur le *gusuku* d'Urasoe (浦添グスク²⁹⁴⁹), et Sannan (山南) au sud, centré sur les *gusuku* de Simazoe Ūzato (島添大里グスク) et Sannan (山南グスク). En fait de royaumes, il s'agissait davantage de fédérations d'*aji*, dont le périmètre des alliances pouvait fortement fluctuer, au point que certains historiens questionnent l'existence même de ces trois royaumes, car leur nom n'apparaît nulle part dans les *Omoro sōshi*, alors que les *aji* y occupent individuellement une place importante²⁹⁵⁰. Les *aji*, à l'extérieur comme à l'intérieur du « royaume », continuèrent à se livrer une lutte féroce,

²⁹⁴⁶ Les analyses de restes humains mis au jour montrent qu'à partir du XII^e siècle, les populations ryūkyūanes présentent des caractéristiques physiques similaires à celles observées dans la population japonaise médiévale, suggérant une importante émigration japonaise vers Okinawa, qui se mélangea avec les populations locales (UEZATO Takashi, 2012 : 29-36 ; SMITS, Gregory, 2019 : 33-35).

²⁹⁴⁷ Cf. *supra*, « Introduction ».

²⁹⁴⁸ UEZATO Takashi, 2016 : 18-19.

²⁹⁴⁹ Le *gusuku* d'Urasoe, le plus grand de l'époque, s'imposa à partir du XIII^e siècle comme l'un des principaux centres économiques et politiques de l'île. L'étude des vestiges de cette forteresse a montré qu'elle était à l'origine entourée de murailles et de fossés couvrant une surface de quelques 40 000 m², une superficie supérieure à la première époque du *gusuku* de Shuri (首里城) (qui correspond à l'enceinte intérieure du palais actuel). Elle était par ailleurs entourée d'un monastère bouddhique, le Gokurakuji (極楽寺), de résidences des principaux vassaux du *aji*, d'un village, et d'un tertre « royal », appelé Urasoe Yōdore (浦添ようどれ). Les chroniques du XVII^e siècle en faisaient la tombe du roi Eiso (英祖王 ; 1229-1299). Ces sources étant bien postérieures, leur fiabilité est douteuse, mais les fouilles réalisées sur le site tendent cependant à confirmer la datation avancée (UEZATO Takashi, 2012 : 37-40).

²⁹⁵⁰ YOSHINARI Naoki et FUKU Hiromi, 2006 : 225-227.

au point que l'ambassadeur des Ming dépêché au Sannan en 1383 recommanda à la cour d'intervenir pour faire cesser le conflit²⁹⁵¹.

Ce fut du Sannan qu'émergea le clan des Shō (尚), qui parvint pour la première fois à unifier les Ryūkyū sous une autorité politique unique en 1429. Le Chūzan était pourtant à cette époque le plus puissant des trois royaumes, au point de pousser le roi du Sannan, Shō Satto (承察度²⁹⁵² ; ?-1398 ?), à trouver refuge en Corée en 1394²⁹⁵³. Le trône du Sannan fut alors récupéré par Ō Ōso (汪応祖 ; ?-1415), *aji* du *gusuku* de Tomi (豊見グスク²⁹⁵⁴), renversé en 1415 par son frère Ta Fuchi (達勃期 ; ?-1416), lui-même renversé l'année suivante par son neveu Ta Rumai (他魯每 ; ?-1429) grâce au soutien des autres *aji*. Au cours de ces luttes intestines, un autre *aji* du royaume méridional tourna la situation à son profit : l'*aji* de Sashiki (佐敷) Shō Shishō (尚思紹 ; ?-1421), ancêtre fondateur de la nouvelle lignée royale. Les informations à son sujet sont limitées. Certains récits de l'époque d'Edo, rapportent que son père Samekawa Ūnushi (佐銘川大主 ; ?-?) aurait épousé la fille de l'*aji* d' Ūgusuku (大城), alliance grâce à laquelle il devint lui-même *aji* de Sashiki, mais la véracité de ce récit est incertaine. En 1372 naquit le fils de Shō Shishō, Shō Hashi (尚巴志 ; 1372-1439), qui fut le véritable architecte de l'unification des Ryūkyū. En 1402, son père lui céda la charge d'*aji* de Sashiki. Sans tarder, il dirigea ses

²⁹⁵¹ MSL : 1383.1.3.

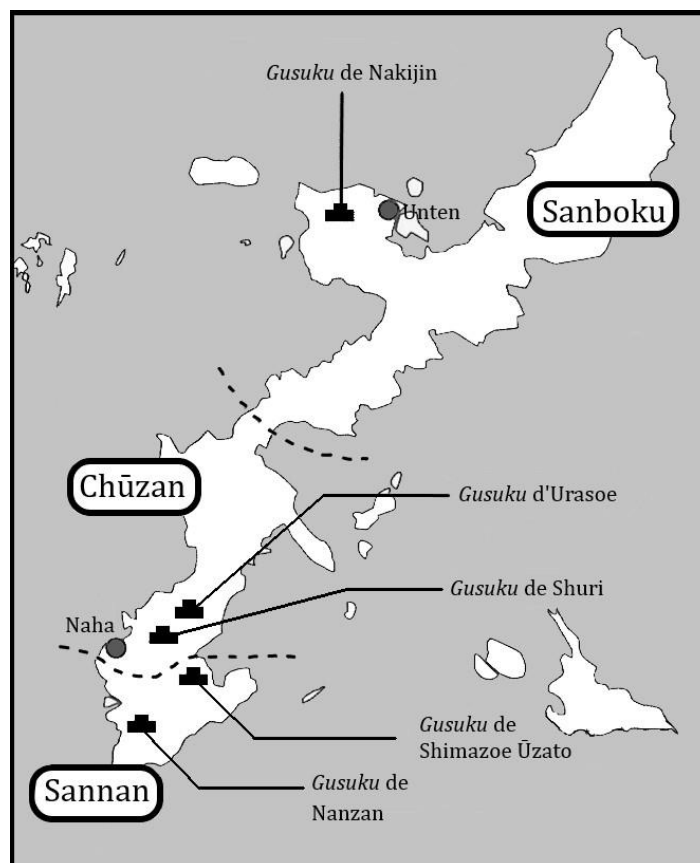
²⁹⁵² Le nom de Shō Satto apparaît également sous la forme « On Sado » (濶沙道 ; CWS : 1398.2.16 [1]) dans les sources coréennes, aussi se peut-il que ce nom soit en réalité une graphie différente du toponyme Ūzato (大里), ou encore une transcription de *ō satto* (王察度, « roi satto »). Le roi du Chūzan (le père de Bunei) portant également le nom de Satto (察度), parfois transcrit *sato* 查都, il est probable que le terme « Satto » ne soit pas tant un nom de personne qu'une transcription du mot *sato* 里, à l'origine une unité administrative et par extension le titre que portait son chef. Il est donc possible qu'il y ait plusieurs « Satto » ou « Shō Satto » et qu'il ne s'agisse donc pas d'une seule et même personne. Cf. YOSHINARI Naoki et FUKU Hiromi, 2006 : 223-225.

²⁹⁵³ CWS : 1394.9.9 [1].

²⁹⁵⁴ Actuelle ville de Tomigusuku (豊見城市), juste au sud de Naha, sur la côte sud-ouest de l'île.

armées contre le *gusuku* voisin de Shimazoe, un des plus puissants du Sannan, dont il prit le contrôle avant de se livrer à une lutte acharnée avec le roi Bunei (武寧 ; ?-1406) du Chūzan. Il remporta finalement une victoire décisive en 1406, et installa son père Shishō sur le trône du Chūzan, fondant du même coup la première dynastie des Shō (*daiichi Shōshi ōchō* 第一尚氏王朝 ; 1406-1469). Il fallut toutefois plusieurs années pour pacifier le reste du Chūzan, nombre d'*aji* ayant refusé de reconnaître l'autorité des Shō²⁹⁵⁵. Une fois sa position au Chūzan consolidée, Shō Hashi s'empara en 1416 du *gusuku* de Nakijin, conquérant ainsi le Sanboku, de sorte que lorsqu'il succéda à son père en 1422, seule une partie du Sannan lui échappait encore. En 1429, il renversa Ta Rumai et devint le premier dirigeant d'un royaume des Ryūkyū unifié²⁹⁵⁶.

Figure 53 : Carte des Trois Royaumes des Ryūkyū (d'après UEZATO Takashi, 2016 : 19)



²⁹⁵⁵ CWS : 1409.9.21 [1].

²⁹⁵⁶ UEZATO Takashi, 2016 : 25-37.

III.3.A.2 Établissement de relations tributaires avec les Ming

Durant cette période de conflit incessants au sein des Ryūkyū, les divers pouvoirs politiques de l'île prirent soin à cultiver leurs relations diplomatiques et commerciales avec les pays environnants. En 1372, l'empereur Hongwu dépêcha aux Ryūkyū l'ambassadeur Yang Zai (楊載 ; ?-?), qui avait déjà été envoyé auprès de Kaneyoshi en 1369 et qui était probablement rentré du Japon via la route des Ryūkyū²⁹⁵⁷. Le but de cette ambassade était d'inciter les puissances d'Okinawa à dépêcher leurs propres ambassades tributaires aux Ming²⁹⁵⁸. Cette même année, Yang Zai rentra à la capitale accompagné de Taiki (泰期 ; ?-?), frère du roi Satto (察度) du Chūzan²⁹⁵⁹. L'*aji* de Urasoe fut ainsi le premier à développer des relations tributaires avec les Ming. Il fut suivi en 1380 du « roi du Sannan », qui se présenta en 1380 à la cour impériale sous le nom de Shō Satto (承察度) (ou Ūsato)²⁹⁶⁰, puis du « roi du Sanboku » Haniji (帕尼芝 ; probablement une déformation du toponyme de Haneji 羽地, situé à proximité du *gusuku* de Nakijin²⁹⁶¹) en 1383²⁹⁶². Dès lors, les puissances d'Okinawa dépêchèrent régulièrement des ambassades tributaires aux Ming²⁹⁶³.

Plusieurs explications peuvent être avancées pour expliquer cet engouement des pouvoirs locaux pour les relations diplomatiques avec la Chine. En premier lieu, être reconnu comme « roi » par la Chine permettait à la fois d'affirmer sa supériorité sur les autres *aji* de l'île, ce qui nul doute représentait un enjeu de pouvoir important compte tenu des nombreux conflits qui émaillaient la société locale. Par ailleurs, elles donnaient accès un commerce lucratif sur les côtes chinoises. Lors de ces ambassades, qui devaient en théorie accoster à Quanzhou²⁹⁶⁴ mais qui étaient en réalité relativement libres au point que certaines remontent la côte jusqu'à Ningbo²⁹⁶⁵, la délégation se rendait seule à la

²⁹⁵⁷ UEZATO Takashi, 2012 : 26.

²⁹⁵⁸ MSL : 1372.1.16.

²⁹⁵⁹ MSL : 1372.12.29.

²⁹⁶⁰ MSL : 1380.10.20.

²⁹⁶¹ UEZATO Takashi, 2016 : 23.

²⁹⁶² MSL : 1383.12.15.

²⁹⁶³ UEZATO Takashi, 2012 : 67-70.

²⁹⁶⁴ UEZATO Takashi, 2016 : 75.

²⁹⁶⁵ Les Ryūkyū bénéficiaient d'une grande latitude dans la conduite de leurs échanges tributaires avec la Chine, surtout en comparaison du traitement réservé aux autres pays, dont la fréquence et le déroulement des échanges avec les Ming était généralement très restreints (UEZATO Takashi, 2010 : 142).

capitale pour présenter le tribut, en échange duquel la cour impériale lui décernait d'autres cadeaux diplomatiques d'une valeur supérieure à celle du tribut présenté. Lors des premières ambassades, les Ming offrirent des soieries à l'ambassadeur du Chūzan, mais en 1376, celui-ci fit savoir qu'il préférerait recevoir des céramiques et des marmites en fer²⁹⁶⁶. Les marmites et autres objets en fer étaient probablement utilisés comme matière première : l'île ne produisait pas de minerai de fer ; tandis que les céramiques chinoises étaient probablement destinées à être réexportées vers les pays voisins comme le Japon. Pendant que la délégation se rendait à la capitale, les navires restés au port d'arrivée menaient leur propre négoce avec le reste de la cargaison, de sorte que chaque ambassade tributaire était en réalité une véritable entreprise commerciale lucrative²⁹⁶⁷.

De leur côté, les Ming portèrent une attention toute particulière au bon déroulement de ces ambassades, au point de faire régulièrement don de jonques de grande taille aux rois du Chūzan et du Sannan à partir de 1385²⁹⁶⁸. Entre 1385 et 1424 (fin du règne de Yongle), les autorités chinoises offrirent ainsi trente navires à ces deux rois²⁹⁶⁹. Un tel don eut un effet immédiat sur la fréquence des échanges, car à partir de 1385, le rythme des ambassades tributaires augmenta, passant d'une fois tous les deux ou trois ans à deux ou trois fois par an, un rythme plus élevé, par exemple, que dans le cas du Vietnam, qui dépêchait une ambassade tous les trois ans²⁹⁷⁰. Par ailleurs, on peut comparer le nombre d'ambassades dépêchées par le Chūzan (cinquante-sept) et le Sannan (vingt-six), avec le Sanboku, qui ne reçut jamais de jonques chinoises, et qui ne dépêcha que dix-sept ambassades avant d'être conquis par Shō Hashi. Alors que le Chūzan et le Sannan dépêchaient parfois des ambassades seuls, les ambassades du Sanboku accompagnaient toujours celles du Chūzan, signe de la dépendance du royaume septentrional aux moyens logistiques de son voisin²⁹⁷¹. Le Sanboku fut également le seul des trois royaumes à ne jamais envoyer d'ambassade en Corée. Les Ryūkyū n'étaient cependant pas entièrement dépendants de l'apport des navires chinois durant cette période, car ils développèrent leur propre construction navale vers le début du xv^e siècle, indubitablement influencée par les techniques chinoises, comme en témoignent par exemple les pierres d'ancres

²⁹⁶⁶ MSL : 1376.4.1.

²⁹⁶⁷ UEZATO Takashi, 2016 : 75-76.

²⁹⁶⁸ MSL : 1385.1.5.

²⁹⁶⁹ UEZATO Takashi, 2012 : 66.

²⁹⁷⁰ UEZATO Takashi, 2016 : 73.

²⁹⁷¹ UEZATO Takashi, 2012 : 78.

retrouvées dans les eaux d'Okinawa, et dont la forme évoque à l'évidence les ancres chinoises²⁹⁷². Les navires ainsi construits aux Ryūkyū, probablement par des charpentiers chinois pour une large part, étaient réputés en Asie Orientale dès la première moitié du xv^e siècle²⁹⁷³. Les attentions des Ming ne se limitèrent pas au dons de jonques et à l'absence de restrictions sur l'activité diplomatique et commerciale des Ryūkyū. Ils se montrèrent plus volontaristes, en dépêchant de surcroît les marins nécessaires pour opérer les navires, ainsi que des gens qualifiés pour rédiger les documents diplomatiques, conduire les ambassades, des interprètes, etc. Nombre de ces personnes furent dépêchées depuis le Fujian, province chinoise la plus étroitement liée aux Ryūkyū²⁹⁷⁴. Résidant aux Ryūkyū, nombre d'entre elles occupèrent des postes clés auprès des « rois », notamment le poste de « grand conseiller du roi » (*ōshō* 王相) ou celui d'« administrateur » (*chōshi* 長史²⁹⁷⁵). En 1411, le roi du Chūzan, Shō Shishō, recommanda, lors de son ambassade aux Ming, que l'administrateur Wang Mao (王茂 ; ?-?) soit élevé au rang de ministre du roi en raison de ses loyaux services, charge jusqu'alors occupée par un certain Ya Lanpao (亞蘭匏 ; ?-?) à l'époque des rois Satto et Bunei²⁹⁷⁶, une affaire qui révèle que ces personnages étaient nommés à ces postes par la cour impériale sur recommandation des « rois » des Ryūkyū.

Ces Chinois résidaient dans le village de Kumemura (久米村), sur l'île de Ukijima (浮島) qui marquait l'entrée de la rade de Naha, le plus grand port marchand des Ryūkyū. L'existence de cette communauté chinoise à Okinawa est toutefois antérieure à l'établissement des relations diplomatiques avec les Ming. Les sources attestent en effet de la présence de Chinois à Okinawa avant 1372, et des fouilles menées dans l'ancien cœur du port de Naha ont mis à jour d'importantes quantités de céramiques, principalement chinoises, dont les plus anciennes datent de la seconde moitié du xiv^e siècle²⁹⁷⁷. Le port fut vraisemblablement fondé dans les années 1350 ou 1360, alors que se développait la

²⁹⁷² MUSÉE PRÉFECTORAL D'OKINAWA, 2014 : 42.

²⁹⁷³ Selon les paroles du pirate repentant Tōkyūrō (藤九郎) à la cour du Chosŏn en 1444, « les navires chinois sont les meilleurs, suivis par ceux des Ryūkyū. Les navires du Chosŏn sont les derniers » (唐船爲上, 琉球國次之, 朝鮮爲下) (CWS : 1444.10.12 [3]).

²⁹⁷⁴ UEZATO Takashi, 2016 : 24.

²⁹⁷⁵ Ce titre provient de l'administration chinoise. Il s'agit d'une abréviation de *wangfu changshi* (王府長史), « Administrateur de la maison princière ».

²⁹⁷⁶ MSL : 1411.4.3.

²⁹⁷⁷ UEZATO Takashi, 2016 : 21.

route entre le Jiangnan (principalement le Fujian) et Takase au Higo via les Ryūkyū²⁹⁷⁸. Les gens dépêchés par les autorités des Ming rejoignirent ainsi la diaspora chinoise locale, une communauté qui possédait un certain degré d'autonomie vis-à-vis des *aji*, mais qui retirait également d'importants bénéfices en entretenant des relations avec eux, parmi lesquels le droit de participer aux ambassades tributaires en Chine. À l'inverse, les « rois » avaient besoin de leurs compétences et connaissances pour mener à bien ces ambassades. S'instaura ainsi rapidement une réciprocité entre la diaspora chinoise de Kumemura et les puissances locales.

III.3.A.3 Une plaque tournante des échanges en mer de Chine

On peut diviser en deux catégories les produits présentés par les Ryūkyū en tribut à la cour impériale. Il y avait tout d'abord les produits locaux (*fangwu* 方物) qui se composaient principalement de soufre et de chevaux. Le soufre était extrait d'Iōtorijima (硫黄鳥島), petite île située au sud-ouest de Amami-Ōshima, unique île volcanique de l'archipel²⁹⁷⁹. L'élevage des chevaux était s'effectuait semble-t-il de façon extensive dans les îles, à en juger par le fait qu'en 1383, l'ambassadeur des Ming, Liang Min (梁珉 ; ?-?), ramena des Ryūkyū quelques neuf cent quatre-vingt-trois chevaux²⁹⁸⁰. Mais la majeure partie des produits présentés à la cour chinoise étaient acquis via les échanges avec les pays voisins, que soit l'Asie du Sud-est ou le Japon.

Une lettre dépêchée par les Ryūkyū au Siam en 1425 nous apprend que les deux pays entretenaient des relations depuis l'époque du roi Satto du Chūzan, soit avant 1395²⁹⁸¹. La première ambassade du Siam en Corée se présenta à la cour en 1391, mais avait appareillé des côtes thaïes en 1388, puis fut retenue pendant un an au Japon²⁹⁸². Il est fort probable que ce navire soit passé par Okinawa avant d'arriver au Japon, la route via la côte chinoise étant fermée, ce qui tend à montrer que les échanges entre les Ryūkyū et le Siam remontent au moins à 1387. Les échanges diplomatiques entre les deux pays

²⁹⁷⁸ Cf. *supra*, p. 496.

²⁹⁷⁹ UEZATO Takashi, 2016 : 74.

²⁹⁸⁰ MSL : 1383.9.19 [1].

²⁹⁸¹ UEZATO Takashi, 2016 : 81 ; HAMASHITA Takeshi, GROVE, Linda et SELDEN, Mark (éd.), 2008 : 66-68.

²⁹⁸² KRS : 46, 19a-20b (1391.7.3) ; WADA Hisanori, 2006 : 201-202.

restaient toutefois rares, alors que les circulations marchandes, quant à elles, étaient fréquentes²⁹⁸³. Le Siam n'était du reste pas le seul pays d'Asie du Sud-est à entretenir des relations avec les Ryūkyū, d'autres pays tels que Java ou le Vietnam faisant de même. D'ailleurs, durant les années 1390 à 1420, nombre de navires d'Asie du Sud-est passaient par les Ryūkyū pour se rendre directement au Japon ou en Corée²⁹⁸⁴.

À partir des années 1420, le nombre de ces échanges directs entre l'Asie du Sud-est et le Japon et la Corée diminua rapidement, les navigations étant devenues particulièrement risquées. Plusieurs de ces navires furent en effet victimes d'attaques pirates, comme en témoigne par exemple le cas de Chen Yanxiang (陳彦祥 ; ?-?), un diplomate au service du roi de Java qui visita à plusieurs reprises le Japon et le Chosŏn. La première fois qu'il visita le Chosŏn en 1394, ce fut en qualité de second de l'ambassadeur du Siam, Zhang Sidao (張思道 ; ?-?)²⁹⁸⁵. Toutefois, lors de sa seconde visite en 1406, il fut dépêché auprès de la cour du Chosŏn en tant qu'ambassadeur du roi de Java. Alors que son navire atteignait l'archipel de Kunsan (群山²⁹⁸⁶) dans le Chŏlla, il fut attaqué par une flotte de quinze navires japonais. Au bout de deux jours d'âpres combats, vingt-et-un membres de l'ambassade furent tués, soixante capturés, et seuls quarante hommes et femmes en réchappèrent, dont Yanxiang. Le navire fut sauvé, mais tous les produits du tribut destiné à la cour coréenne, les encens, les paons et perroquets exotiques, les épices, produits médicinaux et étoffes furent emportés par les pirates²⁹⁸⁷. Un mois plus tard, une ambassade de Sō Sadashige se présenta au Chosŏn, et l'émissaire expliqua lui-même que le poivre, le bois de sappan et le paon qu'il présentait en tribut avaient été pillés sur un navire d'Asie du Sud-est²⁹⁸⁸, aussi est-il fort probable qu'il s'agisse des produits du navire de Chen Yanxiang, qui furent donc réexportés de Tsushima vers la Corée²⁹⁸⁹. Quoi qu'il en soit, Yanxiang et sa suite quittèrent le Chosŏn au 9^e mois. L'équipage étant désormais insuffisant pour opérer le grand navire sur lequel ils étaient arrivés, le roi du Chosŏn leur en offrit un autre, plus petit, tandis que Chen Yanxiang fit vœu de revenir l'année suivante pour récupérer le grand navire²⁹⁹⁰. Il fallut toutefois attendre six ans avant que la cour

²⁹⁸³ UEZATO Takashi, 2016 : 81.

²⁹⁸⁴ WADA Hisanori, 2006 : 201.

²⁹⁸⁵ CWS : 1394.8.7 [2].

²⁹⁸⁶ Actuel archipel des Kogunsan (古群山), ville de Kunsan (群山市 ; prov. Chŏlla du Nord).

²⁹⁸⁷ CWS : 1406.8.11 [3].

²⁹⁸⁸ CWS : 1406.9.26 [2].

²⁹⁸⁹ WADA Hisanori, 2006 : 205.

²⁹⁹⁰ CWS : 1406.9.16 [2].

coréenne reçoive à nouveau des nouvelles de Yanxiang, qui fit porter une lettre en son nom. Dans cette missive, il expliqua son périple depuis son départ des côtes coréennes en 1406. Le navire fourni par la cour coréenne avait déclaré une voie d'eau peu de temps après leur départ, alors qu'ils traversaient les eaux japonaises, et l'équipage dut débarquer avant que le navire ne sombre complètement. Là, ils furent à nouveau victimes de pirates, qui les dépossédèrent de tous leurs biens, jusqu'à leurs vêtements. Alors qu'ils pensaient mourir de froid, ils furent sauvés par un envoyé du shogun Yoshimitsu qui les renvoya à Java avec des présents pour le roi du pays. Une fois rentré, Chen Yanxiang fut à nouveau dépêché en ambassade au Japon pour remercier le shogun, mais son navire fit en route une avarie lors d'une tempête, l'obligeant à rentrer à Java. Il revint finalement à Hakata au 7^e mois de 1411, dans un contexte japonais défavorable aux échanges extérieurs consécutivement à la mort de Yoshimitsu et à la rupture des relations tributaires avec les Ming par Yoshimochi. Le navire javanais et son ambassadeur furent ainsi retenus dans le port de Hakata pendant plusieurs mois, et ne furent autorisés à se rendre à Kyōto qu'au début de 1412²⁹⁹¹. En raison du retard pris au Japon, Yanxiang, qui avait l'intention de se présenter au Chosŏn, prit la décision de dépêcher un de ses hommes en Corée pour présenter ses respects en son nom²⁹⁹². Lorsque cette délégation javanaise prit congé de la cour coréenne, elle demanda à être escortée par des navires militaires coréens, de peur d'être à nouveau victime des pirates japonais²⁹⁹³.

Il ne s'agit pas là d'un cas isolé, et nombre des navires d'Asie du Sud-est visitant les côtes japonaises ou coréennes durant ces années-là firent naufrage ou bien furent victimes d'attaques pirates. Entreprendre cette navigation comportait donc des risques élevés, si bien que des pays d'Asie du Sud-est perdirent le goût des échanges diplomatiques avec le Chosŏn et le Japon, et se reposèrent davantage sur les Ryūkyū, qui venaient d'être unifiés par les Shō, pour servir de base avancée des échanges en Asie Orientale²⁹⁹⁴. Une partie des produits qui affluaient ainsi dans le port de Naha (épices, bois rares, produits médicaux, céramiques, ivoire, etc.) furent réexportés vers la Chine par le biais du système des ambassades tributaires. Les Ryūkyū présentaient aussi parfois

²⁹⁹¹ Pour certains historiens, il est possible que le renvoi des Javanais en 1406 ne soit pas à mettre au compte de Yoshimitsu, mais plutôt à celui de chefs pirates locaux qui profitèrent de l'occasion pour étendre leurs activités, ce qui expliquerait l'attitude du *bakufu* lors de l'ambassade retour en 1411. Cf. WADA Hisanori, 2006 : 208.

²⁹⁹² CWS : 1412.4.21 [3].

²⁹⁹³ CWS : 1412.5.25 [1].

²⁹⁹⁴ WADA Hisanori, 2006 : 216-217.

en tribut des produits de l'artisanat japonais²⁹⁹⁵ (sabres, éventails, laques, etc.), obtenus grâce aux échanges florissants de l'île avec les centres marchands du Japon. Les Ryūkyū alimentaient ainsi le marché japonais en produits de Chine et d'Asie du Sud-est, en échanges desquels ils obtenaient des produits qui pouvaient à nouveau être exportés vers la Chine ou les pays d'Asie du Sud-est.

Les ambassades des royaumes d'Okinawa établirent également leurs propres réseaux diplomatiques avec la Corée à partir de 1389²⁹⁹⁶. Ce fut le roi Satto du Chūzan, le premier à avoir engagé des relations tributaires avec les Ming, qui inaugura également les relations diplomatiques des Ryūkyū avec la Corée, et qui se montra le plus actif dans ces échanges, suivi par le Sannan, alors que le Sanboku n'en dépêcha jamais aucune. Ces échanges se poursuivirent jusqu'en 1421, lorsqu'un navire des Ryūkyū fut attaqué par des pirates de Tsushima²⁹⁹⁷. Suite à cet incident, les ambassades directes entre les Shō et le Chosŏn furent presque entièrement stoppées, les circulations entre les deux pays étant dès lors principalement assurées par des marchands japonais.

Ce système économique fit des Ryūkyū la grande plaque tournante des échanges en mer de Chine orientale à partir du début du xv^e siècle, assurant la jonction entre les réseaux commerciaux de la mer de Chine méridionale et ceux de la mer de Chine orientale. L'inscription de la célèbre « Cloche du port des dix-mille pays » (*bankoku shinryō no kane* 萬國津梁の鐘), confectionnée en 1458 (probablement par des artisans de Kyūshū) pour le pavillon principal du château royal de Shuri bâti par Shō Hashi, illustre bien la conscience qu'avaient les Ryūkyū au xv^e siècle de jouer un rôle central dans les échanges commerciaux en mer de Chine. Les premières lignes de cette inscription sont telles que suit :

琉球国者南海勝地而鍾三韓之秀以大明為輔車以日域為唇齒在此二中間湧出
之蓬萊島也以舟楫為万国之津梁異產至宝充滿十方刹²⁹⁹⁸ (...)

²⁹⁹⁵ UEZATO Takashi, 2016 : 73.

²⁹⁹⁶ KRS : 137, 37b-38a, 1389.8.

²⁹⁹⁷ CWS : 1421.11.6 [6].

²⁹⁹⁸ « Cloche du port des dix-mille pays » (*bankoku shinryō no kane* 萬國津梁の鐘), actuellement exposée au Musée préfectoral d'Okinawa (沖縄県立博物館・美術館).

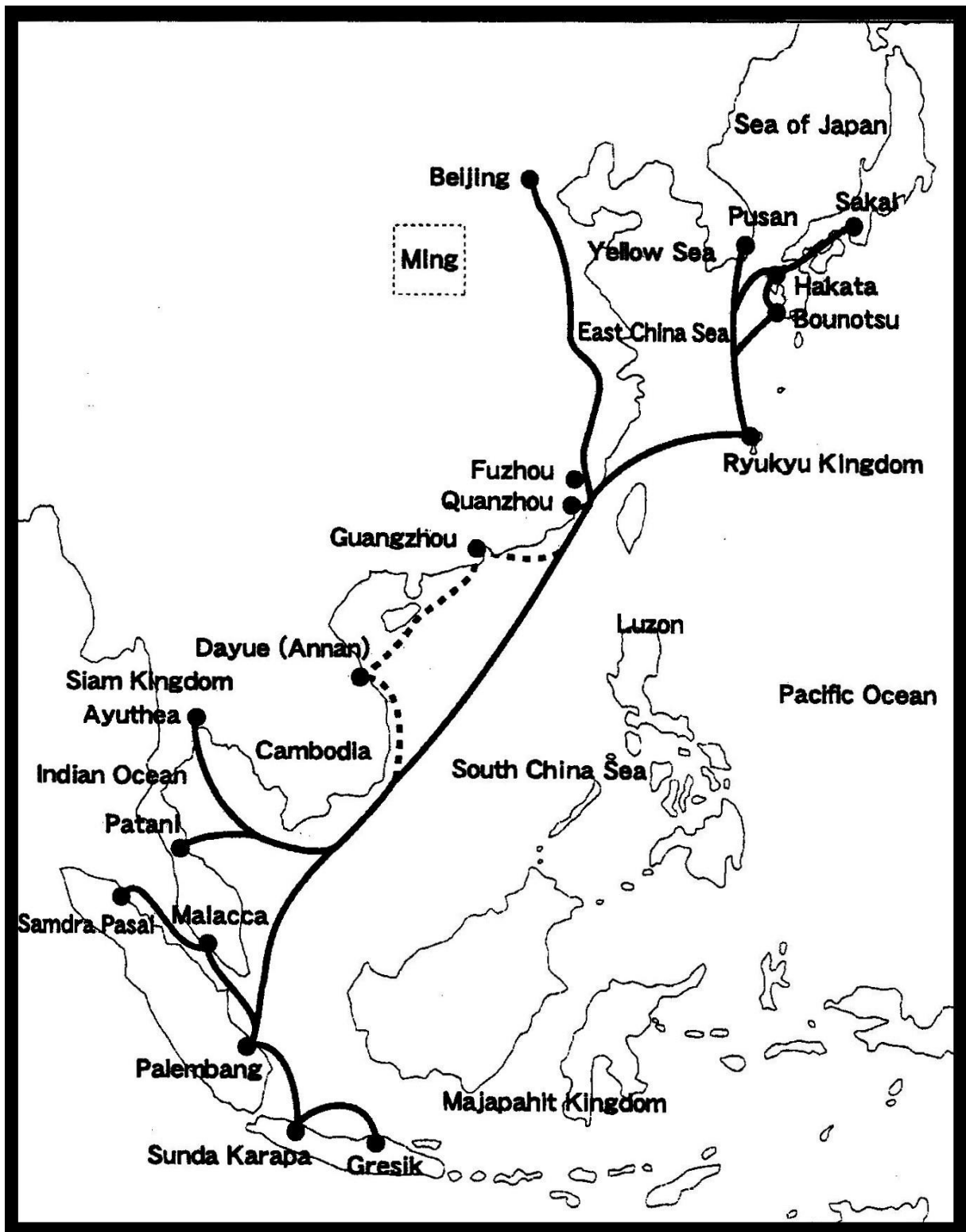
« Les Ryūkyū, sites remarquables de la mer du Sud, rassemblent l'excellence des Trois Han²⁹⁹⁹ ; [inséparables] des Grands Ming tels les roues de l'essieu, et [inséparables] du Japon tels les lèvres des dents, ils sont comme une île de Penglai³⁰⁰⁰ jaillissant entre les deux ; les navires en font le port des dix-mille pays. Les trésors de l'étranger emplissent les monastères dans les dix directions (...) »

Il est intéressant de noter que l'Asie du Sud-est n'est pas mentionnée dans cette inscription, bien que leurs navires visitaient fréquemment les Ryūkyū. On voit par-là que l'identité de la dynastie Shō était avant tout liée aux pays bordant la mer de Chine orientale, au sein de laquelle ils occupaient désormais une place de choix. Dans cette inscription, les échanges avec la Corée sont caractérisés différemment de ceux avec la Chine et le Japon : alors que les Ryūkyū sont « inséparables » des deux derniers, en ce qui concerne la Corée, ils en « rassemblent l'excellence ». Sans doute faut-il comprendre que les relations avec la péninsule coréenne n'étaient pas aussi étroites qu'avec les deux autres pays, mais la tournure suggère en tout cas la venue de Coréens dans l'île, dans des circonstances sur lesquelles nous allons revenir un peu plus bas.

²⁹⁹⁹ L'expression des « Trois Han » (jap. *sankan* ; cor. *samhan* 三韓) désigne la péninsule coréenne.

³⁰⁰⁰ Penglai (蓬萊島) est une île mythique où vivaient les Immortels, décrite dans le *Shanhaijing* (山海經 ; *Classique des montagnes et des mers*) : 2, « Classique des régions à l'intérieur des mers : Nord, livre 12 » (海內北經第十二).

Figure 54 : Carte des réseaux commerciaux des Ryūkyū (source : HAMASHITA Takahashi, 2008 : 67).



III.3.A.4 Les réseaux pirates du Sud

Si le développement des activités commerciales et diplomatiques des Ryūkyū dans la seconde moitié du XIV^e – et surtout première moitié du XV^e – est relativement bien connu, on ne dispose en revanche que de peu d'informations sur la place de ces îles dans les réseaux pirates. Un des points encore obscurs est l'incidence de l'activité grandissante des puissances maritimes japonaises sur les rapports de pouvoirs au sein de la société locale. Dans la première moitié du XX^e siècle, l'ethnologue Orikuchi Shinobu (折口信夫 ; 1887-1953) avait émis l'hypothèse que la première dynastie des Shō trouvait son origine dans le clan des Nawa (名和氏), implantés depuis 1358 à Yatsushiro (八代) au Higo, et l'un des principaux soutiens de Kaneyoshi et de la cour du Sud à Kyūshū. Shō Shishō, père de Shō Hashi et *aji* du *gusuku* de Sashiki s'appelait à l'origine Naāshiru Ūya (苗代大親 ; prononcé Nawashiro Ōya en japonais), donc en partie homonyme de Nawa. Par ailleurs, le patronyme Shō (尚) serait peut-être une sinisation du patronyme Nawa, le caractère se prononçant *nao* en japonais. Enfin, près de Yatsushiro où les Nawa étaient basés se trouvent les vestiges d'une forteresse médiévale datant du XIV^e siècle, dans la localité de Sashiki (佐敷城), toponyme identique à celui du *gusuku* de Shō Shishō³⁰⁰¹. Ainsi, selon Orikuchi, il est possible que les Nawa, proches alliés de Kaneyoshi et des Kikuchi, se soient rendus aux Ryūkyū et aient fondé à cette époque le *gusuku* de Sashiki, ce qui ferait de Shō Shishō, dont la lignée unifia les Ryūkyū au début du XV^e siècle, un proche parent des Nawa du Higo, et donc un allié potentiel de Kaneyoshi à l'époque où celui-ci était à l'apogée de son pouvoir à Kyūshū. L'hypothèse repose toutefois sur des éléments trop ténus pour être entièrement convaincante et faire consensus parmi les spécialistes³⁰⁰².

Il ne fait en revanche aucun doute que les remous politiques, militaires, et sociaux qui secouèrent la société japonaise au XIV^e siècle eurent des répercussions sur son voisin du sud. L'augmentation substantielle du nombre de pointes de flèches en fer dans la seconde moitié du XIV^e siècle témoigne en effet non seulement de l'embrasement des conflits militaires aux Ryūkyū, mais aussi des échanges avec l'extérieur, ces îles ne

³⁰⁰¹ YOSHINARI Naoki, FUKU Hiromi, 2006 : 138-140 ; SMITS, Gregory, 2019 : 107-110.

³⁰⁰² Notons toutefois qu'elle a récemment été reprise par Gregory Smits dans son dernier ouvrage (SMITS, Gregory, 2019 : 107-109 ; 120-121), qui la juge convaincante compte tenu du faisceau de preuves circonstancielles dont nous disposons.

produisant pas de minerai de fer³⁰⁰³. Cette période correspond également au moment où la route des îles du sud (via Okinawa) entre le Fujian et le sud de Kyūshū se développa. Or, cette route avait souvent pour port d'arrivée celui de Takase au Higo, situé dans la mer intérieure d'Ariake, au cœur des domaines des Kikuchi et de la cour du Sud³⁰⁰⁴.

Par ailleurs, l'accès à la mer d'Ariake est commandé par le détroit situé entre la péninsule de Shimabara et les îles d'Amakusa, deux zones où étaient basés des puissances pirates liées à la cour du Sud jusqu'au début des années 1380, ainsi que le district de Yatsushiro, qui ferme le côté sud du détroit et qui était sous le contrôle des Nawa à partir de 1358³⁰⁰⁵. Yatsushiro constituait donc également un emplacement stratégique pour les circulations maritimes entre le port de Takase et le sud de la Chine. Le fief des Nawa était par conséquent directement placé sur la route des Ryūkyū. Lorsqu'en 1369, l'ambassadeur des Ming auprès de Kaneyoshi Yang Zai quitta les côtes japonaises (son port de départ est inconnu) après avoir été détenu pendant plusieurs mois par Kaneyoshi, il emprunta cette route des Ryūkyū pour rentrer au Fujian. Il est donc fort possible que les Nawa aient également joué un rôle dans l'activité maritime de la cour du Sud durant les années 1350 et 1360, au même titre que les groupes pirates de Takaki ou Amakusa. D'ailleurs, lorsqu'en 1380 Imagawa Ryōshun tenta de rallier à sa cause les pirates de cette zone, qui étaient alors sous la bannière de Kaneyoshi, il confia cette mission à un certain Nawa Jitō (名和慈冬 ; ?-?), probablement en raison de sa connaissance du terrain et des groupes pirates³⁰⁰⁶. Si la thèse d'Orikuchi concernant le lien direct des Nawa avec la dynastie des Shō est difficile à prouver en l'état actuel de la recherche, elle est toutefois cohérente avec la dynamique des circulations maritimes à cette époque, et ne peut donc pas être *a priori* écartée.

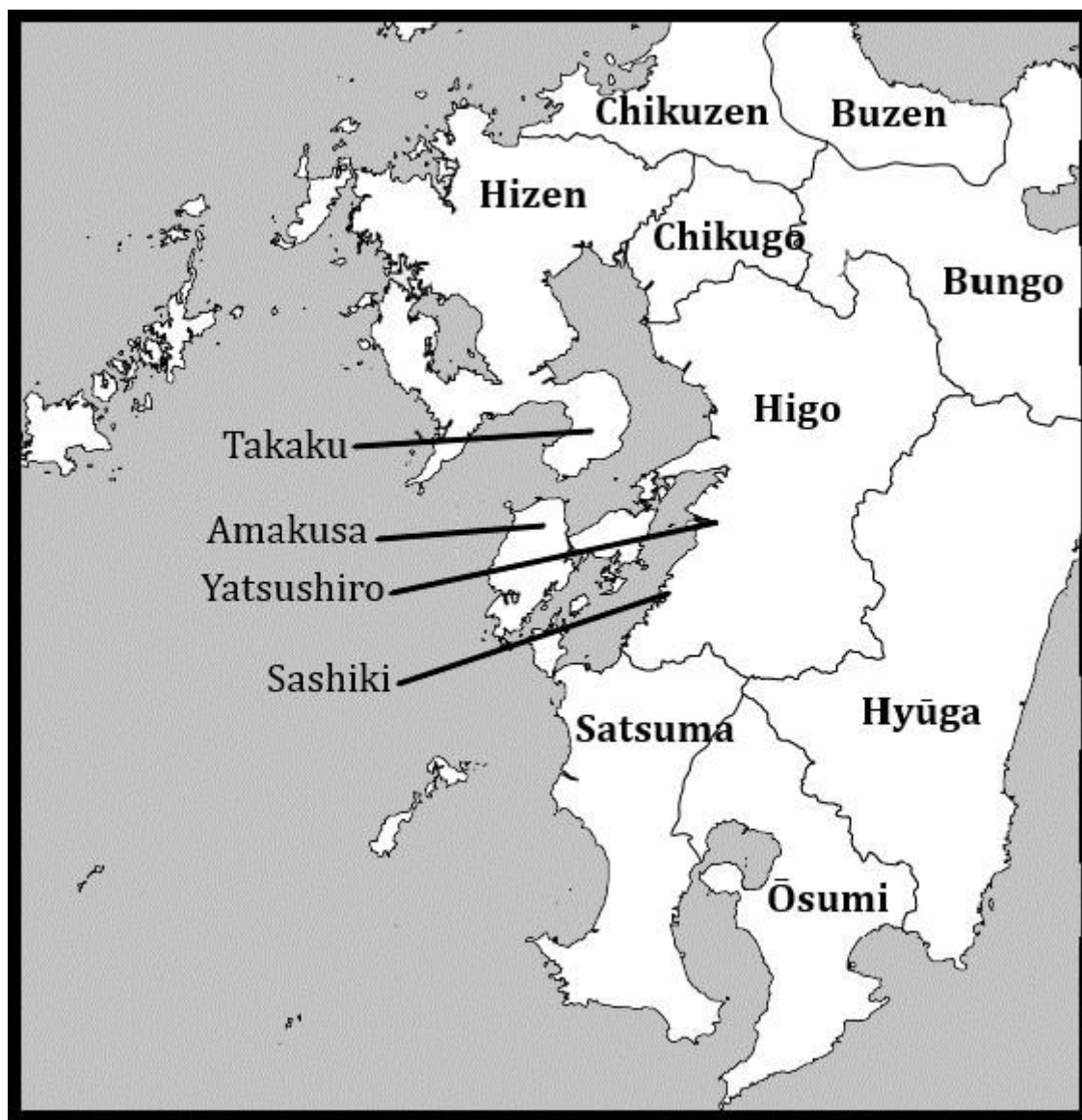
³⁰⁰³ UEZATO Takashi, 2016 : 19.

³⁰⁰⁴ Cf. *supra*, p. 496.

³⁰⁰⁵ C'est également à Yatsushiro que se situe le Goshinji (悟真寺), temple de bodhi de Kaneyoshi, érigé après sa mort en 1383. Cf. *supra*, p. 463.

³⁰⁰⁶ *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen*, vol. 5, n°5663. La nature des relations entre ce personnage et le patriarche du clan Nawa demeure inconnue, mais on peut supputer que celui-ci appartenait à une branche cadette des Nawa et tenta, en apportant son soutien à Ryōshun, de prendre le pouvoir au sein du clan, une pratique largement répandue au sein des maisons guerrières durant le conflit des cours du Sud et du Nord, à l'instar des Shōni ou des Sō de Tsushima.

Figure 55 : Carte des abords de la mer d'Ariake (élaborée par l'auteur)



Comme nous l'avons expliqué, lorsque les pirates sino-japonais attaquaient le Jiangnan entre 1369 et 1374, ils empruntaient parfois la route des Ryūkyū. Ainsi en 1374, une flotte pirate qui avait pillé les côtes du Zhejiang fut poursuivie par la marine chinoise jusque dans les eaux des Ryūkyū³⁰⁰⁷. Compte tenu de la fragmentation politique d'Okinawa durant ces années, aucun *aji*, pas même l'*aji* d'Urasoe, n'aurait eu l'autorité suffisante pour faire interdire aux flottes pirates l'accès aux rivages de l'île, et il est possible qu'une ou plusieurs puissances locales aient entretenu des rapports,

³⁰⁰⁷ CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1374 ; j.6, « Chronique des troubles japonais du Zhili » (直隸倭變紀), 1374.8 ; *Jijing Ningbofuzhi* : 22, « Livre de la défense maritime » (海防書), 1374.

commerciaux ou militaires, avec les groupes pirates, y compris les Shō. Cela est d'autant plus vraisemblable qu'à l'échelle des Ryūkyū, les flottes pirates représentaient une force non négligeable, susceptible de modifier sensiblement l'équilibre militaire local. Selon le *Chūzan Seikan*, Shō Hashi aurait été en mesure de rassembler trois mille cavaliers (auxquels il faut ajouter un nombre de fantassins que le document ne précise pas) lorsqu'il lança son attaque contre le *gusuku* de Nakijin en 1416, alors qu'il avait déjà sous ses ordres de nombreux *aji* du Sannan, du Chūzan et même du Sanboku³⁰⁰⁸. Le chiffre ne peut être pris à la lettre, mais il donne un ordre de grandeur du nombre d'hommes qu'un *aji* aussi puissant que Shō Hashi était en mesure de rassembler au début du xv^e siècle. Sachant que les flottes pirates rassemblaient des milliers d'hommes dans la seconde moitié du xiv^e siècle, elles auraient aisément constitué une composante déterminante des rapports de pouvoir okinawais. Par ailleurs, toujours selon le *Chūzan Seikan*, Hashi mobilisa également pour cette même bataille contre Nakijin une vingtaine de grands navires hauturiers, ce qui montre que le contrôle de l'élément maritime faisait aussi partie intégrante de l'enjeu des conflits entre *aji*.

Plusieurs explications ont été avancées pour expliquer le traitement particulièrement généreux accordé par les autorités Ming aux Ryūkyū. Celle qui est le plus fréquemment avancée veut que la cour impériale, au moment d'appliquer son interdit maritime, décida de nouer de solides relations tributaires avec les Ryūkyū et d'en faire un état vassal qui offrirait une voie légale pour l'activité des communautés marchandes – en particulier au Fujian –, et ce afin d'éviter une situation similaire à celle de Lanxiushan, par exemple. Les Ming auraient donc voulu faire de ces îles le réceptacle des activités commerciales interdites à l'intérieur des frontières chinoises, d'entretenir une dépendance des puissances locales vis-à-vis des échanges tributaires pour les encourager à faire interdire la piraterie, mais aussi de créer une zone tampon pour les échanges sino-japonais. Cela paraît d'autant plus probable que dans les années 1380, quand les Ming développèrent activement les échanges avec les Ryūkyū, les relations diplomatiques avec le Japon étaient dans une impasse³⁰⁰⁹. Certains chercheurs estiment même que les trois royaumes, qui apparaissent dans les sources à l'occasion de l'établissement des relations tributaires chinoises et qui ne sont jamais cités dans des documents locaux tels que les

³⁰⁰⁸ Le *Chūzan Seikan* place toutefois cette bataille en 1422, et non en 1416. Cf. HANEJI Chōshū, MOROMI Tomoshige (éd.), 2011 : 91-93 ; UEZATO Takashi, 2016 : 31.

³⁰⁰⁹ UEZATO Takashi, 2010 : 142-143 ; 2012 : 69-70.

Omorō sōshi, sont des constructions politiques créées dans le seul but d'élever certains *aji* au rang de « roi » pour en faire des partenaires diplomatiques légitimes du point de vue des Ming, puisque les échanges tributaires devaient toujours s'effectuer entre le « roi » d'un pays et la cour impériale³⁰¹⁰. On peut ainsi comprendre le choix du prince Kaneyoshi comme « roi du Japon » (*Riben guowang* 日本國王) dans le but d'en faire un partenaire diplomatique légitime, car il était le mieux placé pour mettre un terme à la piraterie japonaise³⁰¹¹. Cette hypothèse expliquerait également pourquoi les fédérations d'*aji* au sein des trois royaumes étaient aussi volatiles, et pourquoi le titre de « roi du Sannan », par exemple, semble passer d'un *aji* à l'autre durant les années 1390³⁰¹². Parce que les échanges diplomatiques et commerciaux avec la Chine passaient impérativement par la communauté chinoise de Kumemura, et que cette communauté bénéficiait d'une certaine autonomie, il est possible que cette dernière exerçât une forte influence dans le choix des « rois » parmi les *aji*, en fonction des liens qu'elle entretenait avec chacun d'eux.

D'autres chercheurs émettent l'hypothèse que la générosité des Ming ne visait pas tant à faire des Ryūkyū un réceptacle pour les activités des pirates et contrebandiers que de régler directement le problème de la piraterie car les îles étaient elles-mêmes un repère de pirates³⁰¹³. Nous ne pouvons à l'heure actuelle trancher la question, mais il est en tout cas indéniable que les Ming avaient conscience du fait que les flottes pirates passaient par les Ryūkyū, et que ces îles étaient sur la route du Japon. Ainsi, lorsqu'en 1417, Yongle, excédé par la reprise des attaques pirates sur ses côtes et les refus répétés de Yoshimochi de recevoir ses émissaires, envisageait d'organiser une expédition punitive contre le Japon, il dit à l'ambassadeur des Ryūkyū que son pays étant en relation avec le Japon, il devrait ouvrir la voie à ses troupes si ce projet venait à se concrétiser³⁰¹⁴.

Il n'est donc pas exclu que des puissances locales d'Okinawa, liées aux réseaux sino-japonais, aient participé aux raids pirates contre le Sud de la Chine dans les années 1369-1374. Ces flottes comportant également des marins chinois, on peut supposer que la

³⁰¹⁰ YOSHINARI Naoki, FUKU Hiromi, 2006 : 223-225.

³⁰¹¹ Cf. *supra*, « II.3.C.2. Le "Roi du Japon" ».

³⁰¹² Notons également qu'il est courant en chinois d'utiliser le terme *shan* (山 ; litt. « montagne ») pour désigner une île. Ainsi, les noms des trois royaumes (litt. « nord de l'île », « île au centre » et « sud de l'île ») seraient en réalité une appellation choisie par les Chinois pour les besoins des échanges tributaires, sans pour autant refléter fidèlement la réalité politique d'Okinawa, bien plus fragmentée que ne le laissent entendre les sources étrangères (UEZATO Takashi, 2012 : 77-79).

³⁰¹³ YOSHINARI Naoki, FUKU Hiromi, 2006 : 227-228.

³⁰¹⁴ « Vous entretenez des relations cordiales avec le Japon. Si un jour nous punissons le Japon, alors vous devrez nous ouvrir la voie » 汝國與日本國交親，後日征日本，則汝國必先引路。 (CWS : 1417.12.20 [1]).

diaspora chinoise de Naha (Kumemura) participa à ces raids ou bien servit de débouché au butin des pirates. Notons toutefois que si des groupes d'Okinawa s'étaient joints aux flottes pirates, ils auraient alors suivi après 1374 le mouvement général vers les côtes coréennes au moment de l'intensification de la piraterie dans la péninsule. Les sources de la première moitié du xv^e siècle indiquent qu'à cette époque, les Ryūkyū étaient devenus une destination de choix pour les pirates et contrebandiers du Sud de la Chine, principalement du Fujian, comme en témoigne un extrait des *Ming Shilu* daté de 1430 :

巡按福建監察御史方端奏, 漳州府龍溪縣海寇, 登岸殺人掠財, 巡海指揮楊全領軍不救, 全又受縣人賄賂縱往琉球販鬻, 請治全罪。上諭右都御史顧佐等曰, 官軍巡海, 本防外寇, 亦防小人出境交通。此輩不能防盜而又縱盜, 令御史治之如律³⁰¹⁵

« L'Inspecteur et Commissaire impérial du Fujian, Fang Duan, déclara [à la cour] : "dans le district de Longxi de la Préfecture de Zhangzhou³⁰¹⁶, des pillards ont débarqué sur la côte, tué des habitants et pillé leurs biens. Le Commandant des patrouilles côtières Yang Quan, qui dirige l'armée, ne s'est pas porté au secours [des habitants]. [Yang] Quan a de plus accepté des pots-de-vin des gens du district et les a laissé se rendre aux Ryūkyū pour faire du commerce. Nous demandons que [Yang] Quan soit jugé pour ses crimes." Le souverain instruisit le Censeur-en-chef de Droite Gu Zuo en ces termes : "Les armées régulières qui patrouillent les mers ont pour mission de défendre le territoire contre les pillards étrangers et d'empêcher que des gens du commun quittent nos frontières pour échanger [avec l'étranger]. Ces hommes n'ont pas été capables d'empêcher les pillards [d'agir] et les ont même laissé faire. Ordonnez au Censeur de les châtier selon les Codes". »

Cet extrait des annales véridiques révèle que les populations maritimes du Fujian, lourdement affectées par l'interdit maritime instauré depuis le début de la dynastie, menaient un commerce interlope avec les Ryūkyū tout proches. Il y est question de

³⁰¹⁵ MSL : 1430.8.25.

³⁰¹⁶ Le district de Longxi correspond à la zone de l'actuelle ville de Longhai (龍海市³⁰¹⁶), au sud de la grande ville portuaire de Xiamen (廈門市), et à quelques dizaines de kilomètres de Quanzhou.

« pirates » (*haikou* 海寇) sans préciser leur origine, mais l'empereur parle de « pillards étrangers », aussi semble-t-il qu'il soit question ici de pirates japonais ou sino-japonais, probablement le même groupe que celui qui était responsable des attaques signalées autour de Chaozhou (潮州 ; au sud de Zhangzhou, au Guangdong) quelques jours plus tôt³⁰¹⁷. Ce groupe attaqua ainsi directement le Fujian et le Guangdong, évitant les côtes du Zhejiang, ce qui suggère que la flotte suivit la route des Ryūkyū pour attaquer la côte chinoise³⁰¹⁸. Ces événements suggèrent ainsi qu'il existait une forte continuité dans les années 1430 entre les flottes pirates actives en Chine, la contrebande et les Ryūkyū. S'il est difficile de déterminer avec précision le moment où cette situation se développa, on peut toutefois supposer que les groupes qui vinrent s'installer à Kumemura dans les années 1370 étaient engagés dans des activités similaires de piraterie et de contrebande, telles que décrites dans ce texte.

Un autre aspect du rôle ambigu des Ryūkyū dans les réseaux de piraterie et de contrebande qui se développèrent dans la seconde moitié du XIV^e siècle est perceptible dans les relations que les pouvoirs des Ryūkyū semblent avoir entretenu avec les côtes coréennes. En 1394, le roi du Chūzan demanda le renvoi du roi du Sannan Shō Satto (承察度 ; ?-?), qui était allé trouver refuge en Corée quelques temps auparavant et qui avait été accueilli par les autorités du Chosŏn³⁰¹⁹. On peut s'interroger sur la raison qui poussa le roi du Sannan à chercher ainsi asile en Corée plutôt qu'un autre pays, au Japon ou en Asie du Sud-est par exemple. Ce fait laisse ainsi entrevoir en filigrane l'existence de réseaux, ou d'une familiarité des gens des Ryūkyū avec les côtes coréennes, et peut-être même d'une possible participation de ces populations à la piraterie.

Il est par ailleurs avéré que dès la fin des années 1380 au plus tard, les Ryūkyū étaient devenus un des débouchés pour les cargaisons rapportées du Koryŏ par les pirates, comme en témoigne le rapatriement par le roi du Chūzan en 1389 de prisonniers coréens capturés par les pirates et revendus comme esclaves aux Ryūkyū³⁰²⁰. De plus, il explique dans sa lettre avoir entendu parler de l'expédition de Pak Wi contre Tsushima (au 2^e mois de 1389³⁰²¹), ce qui suppose que les gens des Ryūkyū recevaient fréquemment des

³⁰¹⁷ MSL : 1430.8.13.

³⁰¹⁸ Cf. *supra*, « II.1.B.2 Les routes de la piraterie ».

³⁰¹⁹ CWS : 1394.9.9 [1].

³⁰²⁰ KRS : 137, 37b-38a, 1389.8.

³⁰²¹ KRS : 137, 35a, 1389.2.

nouvelles du nord de Kyūshū. Il ne fallut que six mois pour que la nouvelle de l'expédition contre Tsushima arrive à Okinawa, que le roi du Chūzan organise une ambassade et que celle-ci arrive à la cour du Koryō. Les rois du Chūzan renvoyèrent à plusieurs reprises par la suite des prisonniers en Corée. Lors de sa seconde ambassade en 1390, le roi Satto en rapatria trente-sept³⁰²², huit en 1392³⁰²³, et encore douze en 1394³⁰²⁴. À partir de 1409, Shō Shishō, devenu roi du Chūzan, en fit de même, renvoyant trois femmes coréennes enlevées par les pirates³⁰²⁵, puis à nouveau quatorze personnes l'année suivante³⁰²⁶. En 1415, la cour du Chosŏn, ayant appris que de nombreux Coréens capturés par les pirates japonais étaient encore retenus aux Ryūkyū, débattit de l'envoi d'une ambassade pour demander leur rapatriement, et confia à P'yōng Tojōn³⁰²⁷ (平道全 ; ?-?), un ancien pirate de Tsushima passé au service de la cour coréenne, la tâche de rassembler des informations sur les routes maritimes entre la Corée et Okinawa³⁰²⁸. Cette ambassade, confiée à Yi Ye³⁰²⁹ (李藝 ; 1373-1445) quitta les côtes coréennes au 1^{er} mois de l'année suivante³⁰³⁰, et rentra au 7^e mois avec quarante-quatre prisonniers, dont un certain Chōn Ōnch'ung (全彦忠 ; ?-?), capturé par les pirates en 1395 et revendu à Okinawa³⁰³¹. Encore au milieu du xv^e siècle, l'île abritait une petite communauté de Coréens, certains desquels avaient été poussés par les vents et fait naufrage aux Ryūkyū, et réduits en esclavage sur l'ordre même des autorités royales³⁰³². Le passage de la « Cloche du port des dix-mille pays » mentionnant que les Ryūkyū « rassemblent l'excellence des Trois Han » ne serait-il pas lié à cet apport d'esclaves coréens dans la société locale ? Il n'était après tout pas improbable que certains de ces esclaves possédaient des compétences techniques, qui furent mises à contribution dans la société locale³⁰³³.

³⁰²² KRS : 45, 32a, 1390.8.28.

³⁰²³ CWS : 1392.12+.28 [2].

³⁰²⁴ CWS : 1394.9.9 [1].

³⁰²⁵ CWS : 1409.9.21 [1].

³⁰²⁶ CWS : 1410.10.19 [2].

³⁰²⁷ Cf. *infra*, p. 720.

³⁰²⁸ CWS : 1415.8.5 [2].

³⁰²⁹ Cf. *infra*, p. 724.

³⁰³⁰ CWS : 1416.1.27 [4].

³⁰³¹ CWS : 1416.7.23 [1].

³⁰³² Selon les dires d'un marchand de Hakata en 1453, deux Coréens naufragés aux Ryūkyū en 1449 furent « donnés » aux frères du roi, puis revendus audit marchand qui les rapatria au Chosŏn (CWS : 1456.5.11 [3]). Par ailleurs, selon le témoignage d'un naufragé coréen aux Ryūkyū en 1456, le roi lui-même achetait des esclaves japonais (CWS : 1462.2.16 [2]). Il est donc clair que la cour royale elle-même prenait part au trafic d'esclaves via le commerce maritime. Cf. SMITS, Gregory, 2019 : 49-51.

³⁰³³ Nous n'avons à ce stade de nos recherches pas pu approfondir cette question, mais notons toutefois qu'aux xiv^e et xv^e siècles, les toits des grands *gusuku* les plus influents tels que Shuri, Urasoe ou Katsuren (

Ainsi, s'il est difficile de déterminer quel fut précisément la place des Ryūkyū dans la grande piraterie japonaise du second ^{xiv}^e siècle, il est toutefois clair qu'ils furent intégrés aux réseaux commerciaux alimentés par la piraterie au plus tard dès la fin du ^{xiv}^e siècle, des réseaux qui les reliaient à la péninsule coréenne via Tsushima et Kyūshū, une situation qui se poursuivit dans la première moitié du ^{xv}^e siècle. Or, la route maritime entre Okinawa, Tsushima et la péninsule coréenne passait nécessairement par le Sud de Kyūshū, qui se trouvait ainsi dans le prolongement direct de la route des Ryūkyū.

III.3.A.5 Le Sud de Kyūshū

Le sud de Kyūshū fut étroitement lié à l'évolution de la situation aux Ryūkyū. Nous avons déjà émis l'hypothèse que les Shimazu, et plus particulièrement Shimazu Ujihisa, patriarche de la branche cadette (Ōshū 奥州) des Shimazu, avait joué un rôle déterminant dans le basculement des réseaux pirates sino-japonais vers la péninsule coréenne à partir de 1375, en coopérant avec le prince Kaneyoshi et les Kikuchi. Ujihisa aurait profité en effet de son alliance avec Kaneyoshi, conclue après l'affaire de Mizushima, pour dépêcher ses propres ambassades tributaires en Chine, en empruntant le nom (et probablement le sceau officiel) de Kaneyoshi³⁰³⁴. De plus, le sud de Kyūshū servait de base à des groupes pirates qui participaient aux attaques contre les côtes coréennes durant les années 1370-1380³⁰³⁵. Il semble donc que Ujihisa (et son neveu Korehisa 島津伊久 ; 1347-1407) ait fait pression sur les groupes pirates du Sud de Kyūshū pour que ceux-ci délaissent les côtes chinoises et se concentrent sur les côtes coréennes afin de sauvegarder ses intérêts diplomatiques et économiques en Chine. Cependant, l'effondrement de la cour du Sud, le renforcement du contrôle d'Imagawa Ryōshun sur le nord de Kyūshū et Tsushima à partir du milieu des années 1380, ainsi que la rupture des relations diplomatiques avec la Chine suite à l'affaire de Lin Xian en 1386, signifièrent la fin de ces privilèges pour Ujihisa, qui mourut d'ailleurs en 1387. Son fils Motohisa (島津元久 ; 1363-1411) prit ensuite la direction de la branche Ōshū (奥州) à Ōsumi, devant ainsi négocier avec son cousin de

勝連) étaient couverts de tuiles confectionnées selon des techniques japonaises, mais aussi coréennes (UEZATO Takeshi, 2012 : 82).

³⁰³⁴ Cf. *supra*, p. 545.

³⁰³⁵ Cf. *supra*, p. 359.

Satsuma, Korehisa, et le clan Ijūin (伊集院氏), une autre branche cadette plus distante des Shimazu. Finalement, la rivalité entre les deux branches des Shimazu tourna définitivement en faveur de Motohisa la mort de Korehisa en 1407. Ayant déjà récupéré en 1404 le protectorat de la province de Hyūga, Motohisa obtint également du *bakufu* le protectorat de Satsuma, plaçant ce faisant les trois provinces du sud sous sa coupe. Lorsque Motohisa mourut en 1411, son fils Hisatoyo (島津久豊 ; 1375-1425) lui succéda et empiéta sur les terres des Ijūin et prit également le contrôle du port de Bōnotsu³⁰³⁶.

Alors que la branche Ōshū des Shimazu affirmait ainsi peu à peu son autorité sur le reste du clan, la piraterie japonaise réapparut en 1389 sur les côtes chinoises, parfois jusqu'au Guangdong, suggérant donc que ces groupes empruntaient la route des Ryūkyū et passaient donc par le Sud de Kyūshū. La participation des pirates de Satsuma et Ōsumi à ces flottes est attestée par un ordre du shōgun Yoshimitsu adressé en 1402 à Shimazu Korehisa visant à faire interdire la piraterie sur les côtes chinoises par les populations de Satsuma³⁰³⁷. La comparaison avec le document de 1381 est particulièrement révélatrice, car, alors que dans les années 1380 le *bakufu* reprochait aux groupes pirates de la zone d'attaquer la Corée, au début des années 1400, c'est leur activité en Chine qui préoccupait le shogun Yoshimitsu. Il est donc clair que les groupes de cette partie de Kyūshū avaient à nouveau délaissé les côtes coréennes pour revenir sur les côtes du sud de la Chine.

Non que les populations du Sud de Kyūshū se soient désintéressées de la péninsule coréenne : les puissances locales, qui avaient perdu leurs avantages commerciaux avec les Ming, cherchèrent plutôt à développer leurs propres relations diplomatiques avec le Chosŏn. Ainsi, dès 1395, Shimazu Korehisa et Ijūin Yori-hisa (伊集院頼久 ; ?-?), présentèrent leur première ambassade au Chosŏn³⁰³⁸. Trois mois plus tard, une autre ambassade de la province de Hyūga arriva en Corée³⁰³⁹, sans que l'identité du commanditaire soit précisée. Nous comprenons donc que les pouvoirs féodaux du Sud de Kyūshū profitèrent du rappel soudain d'Imagawa Ryōshun à Kyōto cette même année pour tenter de développer leurs propres échanges avec le Chosŏn. Les Shimazu en particulier entretenaient des rapports souvent conflictuels avec l'inspecteur général de

³⁰³⁶ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 345-346.

³⁰³⁷ Cf. *supra*, p. 360.

³⁰³⁸ CWS : 1395.4.25 [3].

³⁰³⁹ CWS : 1395.7.11 [2].

Kyūshū depuis l'affaire de Mizushima vingt ans plus tôt³⁰⁴⁰, aussi virent-ils dans son rappel une opportunité à saisir.

Dès cette première ambassade, Korehisa renvoya plusieurs Coréens capturés par les pirates, et les Ijūin des « gens arrivés [à Satsuma] d'ici et de là³⁰⁴¹ », probablement aussi enlevés par les pirates. Par la suite, les Shimazu renvoyèrent souvent des prisonniers lors des quelques ambassades qui suivirent, bien qu'à une fréquence relativement peu élevée comparée aux puissances féodales du nord de Kyūshū. À ce sujet, le roi Sejong écrivit en 1423, dans une lettre adressée à un seigneur du Hizen qui venait de renvoyer des prisonniers coréens récupérés dans le sud de Kyūshū, que la cour avait en effet entendu dire par le passé que les Coréens enlevés et vendus par les pirates étaient fort nombreux dans les provinces de Satsuma, Ōsumi et Hyūga³⁰⁴². La province de Satsuma se situant sur la route entre la Corée et les Ryūkyū, il n'était pas étonnant, dans la mesure où certains de ces prisonniers étaient revendus à Okinawa, de trouver aussi des captifs coréens à Satsuma. Les ports de Ōdomari et Bōnotsu, notamment, semblent avoir été fréquentés par les navires marchands impliqués dans les réseaux de revente du butin des pirates, si ce n'est par les pirates eux-mêmes.

Aucune excavation ou enquête approfondie n'a à ce jour été réalisée dans ces ports, mais de nombreux tessons de céramiques ont été collectés dans la baie de Tomariura (泊浦), où se trouvait le port de Ōdomari. Les céramiques chinoises occupent la vaste majorité, couvrant une vaste période allant du second XI^e siècle à l'époque moderne, avec une concentration plus importante pour l'époque des Ming, ainsi que des céramiques vietnamiennes du XIV^e siècle témoignant de l'essor de la route du Sud et des échanges avec l'Asie du Sud-est à partir de la fin du XIV^e siècle³⁰⁴³. Bōnotsu et Ōdomari constituaient donc des jalons principaux de la route du Sud. Sept stoupas du Kansai en pierre de Hibiki ont par ailleurs été retrouvées autour des vestiges du Ichijōin (一乗院) de Bōnotsu³⁰⁴⁴. Or, ces stoupas fabriqués au Kansai furent importés en grandes quantités vers les îles du nord-ouest de Kyūshū, à partir de la seconde moitié du XIV^e siècle³⁰⁴⁵. Le fait que l'on en retrouve

³⁰⁴⁰ Cf. *supra*, p. 336.

³⁰⁴¹ « Il renvoie nos gens arrivés [à Satsuma] d'ici et de là » 歸我傳傳到來人口 (CWS : 1395.4.25 [3]).

³⁰⁴² CWS : 1425.3.4 [2].

³⁰⁴³ MUSEE PREFECTORAL D'OKINAWA, 2014 : 30-31.

³⁰⁴⁴ COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, 1996 : 122 ; ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 209.

³⁰⁴⁵ Cf. *supra*, p. 412.

également à Bōnotsu, quoique dans des quantités bien moindres qu'à Tsushima et au Hizen, est un excellent indicateur de la position dans les réseaux de ces îles du port de Bōnotsu, étape incontournable pour les circulations entre le nord de Kyūshū et les Ryūkyū. Il est par conséquent probable que certaines flottes pirates transitaient par ce point, voire même que certains groupes locaux se joignaient à elles, comme le suggère le document de 1402 cité plus haut³⁰⁴⁶.

La position stratégique des Shimazu sur la route des Ryūkyū leur assura un accès à toutes sortes de produits d'import de Chine ou d'Asie du Sud-est. Motohisa présenta ainsi en 1397 tribut au shogun Yoshimitsu dans lequel étaient inclus des « *karamono* » (唐物), c'est-à-dire des produits d'import³⁰⁴⁷, sans toutefois en spécifier la nature. Mais c'est surtout en 1410 que l'opulence qu'il dérivait des échanges avec les Ryūkyū devint manifeste. Cette année-là, après sa nomination au poste de protecteur militaire de Satsuma, Motohisa se rendit à Kyōto pour rendre visite au nouveau shogun Yoshimochi. Lors de son entrevue avec ce dernier, et à l'occasion des banquets qui suivirent, Motohisa répandit ses largesses pour le shogun et toute l'assistance. En plus des milliers de ligatures de pièces de monnaie, sabres, armures, arcs, et vêtements, il offrit également des soieries, des peaux exotiques, des céramiques, des encens, de l'alcool d'Asie du Sud-est, du sucre, et du musc en grandes quantités, supposément obtenus grâce aux échanges avec les Ryūkyū³⁰⁴⁸. Certains chercheurs estiment que l'opulence dont Motohisa fit étalage en cette occasion conforta Yoshimochi dans sa décision de rompre ses relations avec les Ming, car le commerce via les Ryūkyū constituait de toute évidence une source alternative d'approvisionnement en denrées chinoises, si prisées par la classe guerrière³⁰⁴⁹.

L'accès des puissances du Sud de Kyūshū à ce marché est d'ailleurs visible dans les échanges avec la Corée. Durant les années 1400 et 1410, les nombreux envoyés japonais qui visitèrent la cour du Chosŏn présentèrent régulièrement tribut. Le contenu exact de ce tribut n'est généralement pas détaillé, mais les quelques mentions que l'on possède laissent entrevoir le fait que les produits d'Asie du Sud-est restèrent une denrée rare jusque vers la fin des années 1410, avant de faire partie de la majorité des cadeaux

³⁰⁴⁶ Cf. *supra*, p. 360.

³⁰⁴⁷ Le terme *karamono* (litt. « produits chinois ») désignait les produits de luxe importés. Comme le terme l'indique, ces produits provenaient généralement de Chine, mais le terme pouvait également être appliqué aux produits d'autres pays, tels que la Corée ou l'Asie du Sud-est (SEKI Shūichi, 2015a : 12-14).

³⁰⁴⁸ SEKI Shūichi, 2015a : 41-45.

³⁰⁴⁹ YOSHIDA Kenji, 2017 : 112-114.

diplomatiques au Chosŏn à partir des années 1420. Si l'on fait exception des navires des Ryūkyū et d'Asie du Sud-est (comme le Siam et Java), il faut attendre 1406 pour trouver la première mention d'un tribut composé de produits d'Asie du Sud-est par des puissances de Kyūshū. Cette année-là, Sō Sadashige présenta du poivre et du bois de sappan, tout en expliquant qu'il avait été pillé sur un navire d'Asie du Sud-est³⁰⁵⁰ — probablement le navire de Java attaqué sur les côtes coréennes quelques semaines plus tôt. Cette même année, une ambassade du Hizen (l'identité exacte de l'émissaire n'est pas précisée) présenta aussi du bois de sappan et du poivre³⁰⁵¹, et Ijūin Yori-hisa offrit lui-aussi à la cour du bois de sappan, en même temps que le renvoi de Coréens capturés par les pirates³⁰⁵². On constate donc en 1406 un pic d'export de produits d'Asie du Sud-est vers le Chosŏn, mais il faut ensuite attendre 1415 pour que les sources coréennes fassent à nouveau mention de ce type de produits³⁰⁵³. Ce n'est réellement qu'à partir du règne de Sejong que ces derniers devinrent monnaie courante dans les ambassades tributaires des Japonais au Chosŏn, signe de la banalisation des échanges commerciaux avec les Ryūkyū. Shimazu Motohisa commença ainsi à présenter en tribut du bois de sappan (bois rouge) ou encore du bois d'ébène à partir de 1418³⁰⁵⁴, dans des quantités toujours croissantes. Alors qu'en 1406, Ijūin Yori-hisa avait envoyé cent *kŭn* (livres) de bois de sappan, il n'était plus rare à partir du règne de Sejong que les envoyés du Sud de Kyūshū, comme les Shimazu, présentent plusieurs milliers de *kŭn* en une seule fois (avec un maximum de 7 100 *kŭn* en 1425³⁰⁵⁵), signe manifeste de l'intensification des échanges commerciaux avec les Ryūkyū alors que dans le même temps la piraterie s'apaisait³⁰⁵⁶.

Les Ryūkyū se trouvèrent ainsi, à partir de la fin du XIV^e siècle, à la croisée des circulations entre les mers de Chine méridionale et orientale, mais aussi des réseaux de commerce, de contrebande et de piraterie de la mer de Chine orientale, une combinaison qui assura la prospérité tant de l'archipel lui-même que des localités qui entretenaient avec lui des connexions privilégiées, tel que le Sud de Kyūshū. Les ports marchands de Bōnotsu et Ōdomari fonctionnèrent ainsi comme étapes permettant de relier le centre

³⁰⁵⁰ CWS : 1406.9.26 [2].

³⁰⁵¹ CWS : 1406.12.21 [1].

³⁰⁵² CWS : 1406.11.1 [2].

³⁰⁵³ CWS : 1415.7.6 [4].

³⁰⁵⁴ CWS : 1418.10.29 [1].

³⁰⁵⁵ CWS : 1423.10.27 [4].

³⁰⁵⁶ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 338.

économique de Naha à un autre centre émergeant de l'économie de la mer de Chine orientale : le détroit de Corée.

III.3.B. Développement économique du détroit de Corée

L'axe de circulation formé entre les Ryūkyū et la côte sud de la péninsule coréenne formait ce que Gregory Smits dénomme le « réseau de la mer de Chine orientale »³⁰⁵⁷, organisé autour de deux pôles majeurs, que furent les Ryūkyū d'un côté et le détroit de Corée de l'autre. Nous parlons du détroit de Corée dans son ensemble, car si quelques points au sein du détroit se montrèrent plus actifs que d'autres — Tsushima et Hakata en tête –, cette activité était en réalité répartie sur une grande partie des îles et des ports du détroit, des trois ports japonais de la côte coréenne³⁰⁵⁸ à Hirado en passant par Iki — c'est-à-dire la majeure partie des bases pirates. De fait, la piraterie fit peu à peu place à une activité marchande foisonnante, constamment à la limite entre légalité et clandestinité, au point que les îles et ports du détroit comptèrent parmi les centres économiques les plus actifs d'Asie orientale à partir du début du xv^e siècle³⁰⁵⁹. La présente sous-partie s'attachera d'abord à analyser quelques-uns des réseaux commerciaux qui se mirent en place dans le détroit, et de comprendre comment l'activité de ces nouveaux marchands s'articulait avec celle des pirates. Nous aborderons ensuite l'évolution de la construction navale japonaise, dont le détroit de Corée fut probablement le creuset et qui se répandit ensuite à travers tout le Japon. Comme nous le verrons, il est fort probable que l'activité pirate fut le moteur de ce développement de l'architecture navale. Une fois ces deux points éclaircis, nous évoquerons également la place occupée par le port de Hakata dans les réseaux commerciaux et surtout pirates du détroit de Corée, avant de nous

³⁰⁵⁷ SMITS, Gregory, 2019 : 15. Ce concept de « réseau de la mer de Chine orientale » semble toutefois faire abstraction des circulations directes entre la Chine et le Japon via la route hauturière, ce qui nous conduit à nous interroger sur sa pertinence à travers les âges, et en particulier avant 1350, lorsque la plupart des échanges en mer de Chine orientale empruntaient cette route hauturière. Le concept reste néanmoins pertinent pour décrire la situation qui émergea au début du xv^e siècle, les circulations via la route hauturière étant alors fortement restreintes, surtout si l'on fait abstraction de l'activité pirate.

³⁰⁵⁸ Cf. *supra*, p. 629.

³⁰⁵⁹ LEWIS, James, 2003 : 90.

intéresser à une classe d'individus qui, grâce à leurs compétences linguistiques ou talents diplomatiques, portèrent le renouveau des échanges dans le détroit de Corée. Or, nous verrons que dans bien des cas, l'activité de ces intermédiaires, comme nous les dénommons, impliquait de côtoyer, d'une façon ou l'autre, les pirates eux-mêmes — quand bien sûr ils n'étaient pas pirates eux-mêmes.

III.3.B.1 Les nouveaux débouchés de l'économie pirate

Sans doute la grande particularité de cette période réside-t-elle dans l'évolution des réseaux marchands des îles du nord-ouest de Kyūshū en relation avec l'activité pirate. La reddition des flottes pirates au Chosŏn et l'ouverture des ports coréens aux échanges privés transformèrent le tissu économique de cette partie du Japon, nombre d'habitants se tournant peu à peu vers le commerce légal avec le Chosŏn plutôt que la piraterie. Le détroit fut donc peu à peu pacifié, sans pour autant que la piraterie, et en particulier la petite piraterie opportuniste, ne disparaisse complètement.

Les marchands et caboteurs japonais furent de plus en plus nombreux à croiser dans le détroit. Beaucoup d'entre eux étaient originaires de Tsushima et échangeaient le produit de leur activité (sel, poisson) contre des produits de première nécessité tels que des céréales, et – dans une moindre mesure – du tissu, tandis que d'autres marchands plus spécialisés faisaient le négoce de produits spéciaux tels que les métaux, le soufre ou encore les produits d'Asie du Sud-est. Tsushima se trouva ainsi à cette époque au centre de réseaux commerciaux à l'échelle de la mer de Chine orientale, des côtes coréennes jusqu'aux Ryūkyū, en passant par le reste du Japon. Les flux de biens matériels se trouvèrent ainsi profondément modifiés, variétés de produits transitant désormais par le détroit de Corée, non pas seulement du continent vers le Japon, comme c'était le cas durant la seconde moitié du XIV^e siècle, mais dans les deux sens, les marchands japonais exportant diverses cargaisons vers le Chosŏn. Nous présentons ici certains produits représentatifs de ces échanges, en nous concentrant sur ceux qui étaient intimement liés au circuits économiques de la piraterie.

1. Le commerce du coton

L'impact de l'évolution des réseaux commerciaux sur les sociétés du détroit est particulièrement perceptible dans les documents de Tsushima du début du xv^e siècle. Un type de biens en particulier a retenu notre attention : le tissu de coton. La première occurrence connue se trouve dans une lettre adressée par Sadashige à l'abbé du sanctuaire Tendō (天道宮) de Sago (佐護 ; dans le nord-ouest de l'île), daté de 1406 :

對馬さこ天たうミやくわんしんのこと、かうらいに御わたり候するあき人にも、そのちさいおゝせつけ候、かつていふねまでもめんはんたんつゝ、おゝせかけ候状如件、

應永十三年

十月二日

貞茂 (花押)

宮司所

近江三み房³⁰⁶⁰

« Concernant la restauration du sanctuaire Tendō de Sago à Tsushima, le présent jugement s'applique aux marchands traversant vers la Corée, jusqu'aux navires ambassades³⁰⁶¹ ; tous doivent [verser] un demi *tan* de [tissu de] coton. Ainsi les termes de la présente lettre,

An 13 de l'ère Ōei,

10^e mois, 2^e jour

Sadashige (signature)

Résidence du Supérieur du sanctuaire

À Ōmi Sammibō »

³⁰⁶⁰ *Shibata monjo* 柴田文書 [Manuscrits des Shibata] in *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 418.

³⁰⁶¹ Le terme *katsutei fune* (かつていふね) n'apparaît que dans deux documents de Tsushima, l'autre document est cité plus haut dans cette étude (cf. *supra*, p. 605). Dans ce second document, il désigne un navire de l'ambassadeur du *bakufu* ; il faut conjecturer qu'il s'emploie spécifiquement pour nommer les navires des émissaires japonais qui se rendaient au Chosŏn.

Ainsi, selon ce document, le supérieur du sanctuaire était autorisé par Sadashige à prélever une taxe sous la forme de tissu de coton sur tous les navires marchands et diplomatiques passant par Tsushima pour se rendre au Chosŏn. Cela signifie donc que les navires japonais qui se rendaient en Corée étaient généralement chargés de coton, qui servait probablement de monnaie d'échange. Or, le Japon ne produisait pas de coton. En revanche, la Corée possédait une production de tissu de coton réputée en Asie Orientale, et même recherchée par de nombreux marchands japonais. La première mention d'un don de tissu de coton à des partenaires diplomatiques japonais date de 1406³⁰⁶², mais l'export du coton coréen vers le Japon ne commença à se répandre que dans la seconde moitié des années 1410, et se développa ensuite tout au long du xv^e siècle, au point de profondément modifier les habitudes vestimentaires de la société japonaise³⁰⁶³. On peut donc s'étonner que les navires japonais fussent aussi nombreux à exporter du coton vers la Corée au tout début du xv^e siècle. Le fait est confirmé par un autre document : en 1417, un Chinois du nom de Ni Guanyinbao (倪觀音保 ; ?-?), capturé par les pirates et emmené de force au Japon, profita du voyage d'un marchand japonais sur les côtes coréennes pour s'enfuir à Chinju (prov. Kyŏngsang du Sud). Renvoyé en Chine, il fut interrogé par les autorités des Ming en présence des ambassadeurs coréens, et décrivit les activités des petits caboteurs japonais en Corée. Selon lui, certains navires transportaient du coton chinois (*tang mongmyŏn* 唐木面) qu'ils troquaient contre des céréales³⁰⁶⁴.

Le document explique que les Japonais faisaient commerce de coton « chinois » dans les ports coréens, confirmant par-là que le coton faisait bien partie des produits exportés du Japon vers le Chosŏn à cette époque. Cela est justifié car l'usage de la monnaie était très peu répandu en Corée : tissu et céréales servaient de principales monnaies d'échange sur les marchés locaux³⁰⁶⁵. Or, les marchands japonais, et notamment de Tsushima où les terres arables étaient rares, cherchaient justement à se procurer des céréales. Ils avaient donc besoin d'une monnaie d'échange, les pièces chinoises qui circulaient au Japon ne trouvant probablement pas facilement acquéreur en Corée. Il semble donc que ce fût le tissu de coton qui remplît cette fonction, ce qui explique que la taxe prélevée sur les navires traversant vers la Corée ne fût pas prélevée en monnaie, comme cela était

³⁰⁶² CWS : 1406.2.7 [3] ; 1406.2.8 [2].

³⁰⁶³ Cf. ARAKI Kazunori, 2014 : 78-104.

³⁰⁶⁴ CWS : 1417.5+.9 [5].

³⁰⁶⁵ Cf. *supra*, p. 155.

généralement l'usage au Japon, mais en coton, probablement devenu l'étalon privilégié du commerce avec le Chosŏn au début du xv^e siècle.

La Corée produisait pourtant son propre coton depuis la fin du Koryŏ. Un fonctionnaire du nom de Mun Ikchŏm (文益漸 ; 1329-1398) avait en effet ramené quelques graines de coton du sud de la Chine en 1364, et commença à les cultiver à Chinju. Il lui fallut trois années pour récolter assez de graines pour être ensuite en mesure de les distribuer aux paysans des alentours, ce qu'il fit à partir de 1367. Il fallut ensuite une dizaine d'années pour que la culture et le tissage du coton s'étendît à l'ensemble du pays³⁰⁶⁶.

L'appétit du marché coréen pour le coton importé par les marchands japonais semble *a priori* étonnant. Une de explications possibles serait à rechercher du côté des restrictions imposées par la cour dans le cadre de ses efforts pour diffuser le papier-monnaie (*chŏhwa* 楮貨) depuis le début du siècle. Les premiers essais furent réalisés à la toute fin du Koryŏ³⁰⁶⁷ (1391) sur le modèle du papier-monnaie des Yuan et des Ming (*baochao* 寶鈔³⁰⁶⁸), mais ce n'est véritablement qu'à partir de 1401 que la cour s'attela à le diffuser dans la société coréenne³⁰⁶⁹. Jusqu'alors, c'étaient principalement les céréales et les étoffes, à commencer par le tissu de chanvre, qui servaient d'étalon pour les échanges commerciaux³⁰⁷⁰. Or, pour faciliter la diffusion du nouveau papier-monnaie, la cour fit interdire l'utilisation d'étoffes, une mesure qui rencontra de fortes réticences de la part des populations du Chŏlla et du Kyŏngsang³⁰⁷¹. Le papier-monnaie peina ainsi à s'imposer parmi le peuple, qui continuait à se fier aux valeurs sûres que représentaient les céréales et les étoffes. L'utilisation du tissu de coton en tant que monnaie d'échange avait également été proscrite lors de la promulgation du papier-monnaie, un interdit qui n'était pas toujours respecté. En effet, le ministère des peines rapporta en 1419 que les contrevenants étaient chaque jour plus nombreux³⁰⁷². Il est par conséquent probable que les tentatives de réformes monétaires du gouvernement firent diminuer les quantités de

³⁰⁶⁶ KRSCY : 1364.9 ; CWS : 1398.6.13 [1] ; 1401.3+.1 [2].

³⁰⁶⁷ KRS : 79,14b-15b (1391.7).

³⁰⁶⁸ VON GLAHN, Richard, 2016 : 283 ; 287 ; voir aussi JANKOWSKI, Lyce, 2020 : 742-744.

³⁰⁶⁹ CWS : 1401.4.19 [3].

³⁰⁷⁰ KRSCY : 35, 1391.3 ; cf. *supra*, p. 155.

³⁰⁷¹ CWS : 1401.10.21 [1].

³⁰⁷² CWS : 1419.3.27 [6].

tissu de coton circulant dans la société coréenne, un vide que les marchands japonais vinrent ainsi combler.

Si le Japon ne produisait pas de coton, comment les marchands parvenaient-ils donc à s'approvisionner de façon aussi régulière en coton chinois pour pouvoir ensuite le revendre en Corée ? On peut envisager plusieurs sources d'approvisionnement, à commencer par les flottes pirates qui pillaient à cette époque les côtes chinoises, et qui ramenaient ainsi probablement dans leurs cales du coton, entre autres denrées³⁰⁷³. Une autre source potentielle serait le commerce clandestin des marchands japonais sur les côtes chinoises, qui continuait à exister au début de l'époque des Ming. D'ailleurs, dans les années 1360, les gens des Zhoushan faisaient eux-mêmes commerce du coton le long des côtes coréennes, comme l'atteste le témoignage de Lin Baoyi, un habitant des Zhoushan embrigadé dans l'affaire de Lanxiushan en 1368 et qui partit ensuite trouver refuge sur les côtes coréennes. Le coton faisait justement partie des biens qu'il transportait dans les ports de la péninsule³⁰⁷⁴. Étant donné que ces populations entretenaient également des liens privilégiés avec le Japon, on peut supposer qu'ils continuèrent à exporter clandestinement toutes sortes de cargaisons vers l'archipel japonais, y compris du coton, dont une partie servit ensuite aux échanges dans les ports coréens. Enfin, dernière hypothèse, il est également envisageable qu'une partie du coton chinois fût importé via les Ryūkyū, qui à cette époque étaient en train de devenir la plaque tournante d'un commerce en plein essor entre la mer de Chine orientale et l'Asie du Sud-est. De plus, les produits d'Asie du Sud-est (bois précieux, ivoire, remèdes, épices, cornes de buffles, animaux exotiques, etc.) étaient de plus en plus présents dans les cargaisons des marchands japonais en Corée. Ils apparaissent en effet fréquemment dans les tributs présentés par les ambassadeurs japonais à la cour du Chosŏn à partir du règne de T'aejong et surtout de Sejong, autant d'articles qui provenaient principalement du commerce via les Ryūkyū³⁰⁷⁵. Il est donc possible que le coton chinois en question fût également acquis à travers ces réseaux, et utilisé comme monnaie d'échange dans le commerce sur les côtes coréennes, avant d'être supplanté par le coton coréen, qui fut importé au Japon en quantités largement supérieures par la suite³⁰⁷⁶.

³⁰⁷³ C'est l'explication avancée par Osa Setsuko et Seki Shūichi. Cf. OSA Setsuko, 2002 : 349.

³⁰⁷⁴ Cf. *supra*, p. 507.

³⁰⁷⁵ SEKI Shūichi, 2012 : 66-71.

³⁰⁷⁶ ARAKI Kazunori, 2014 : 78.

2. Le commerce des esclaves

Les cargaisons qui transitaient par le détroit de Corée renfermaient également un autre type de « marchandise » intimement lié à l'activité pirate : les esclaves, dont le commerce connut de nouveaux développements au début du xv^e siècle, comme en témoignent plusieurs documents japonais. Parmi ceux-ci, une lettre de Sadashige adressée à un certain Takeo Saburō Hyōe no jō, de Takenoura (actuel village de Takeshiki 竹敷)³⁰⁷⁷ au fond de la baie d'Asō, sur la rive sud, illustre clairement le fonctionnement économique de la baie d'Asō à Tsushima au moment de l'ouverture des échanges licites avec la Corée :

(花押影)

つしまの嶋の内たけの浦、ふねのうり口・かい口、山手、おなしくかしゝ、
たうしんのうりくち・かいくちの事、あつけおく所也、

十二月五日

武尾三郎兵衛尉³⁰⁷⁸

(Signature)

« Veuillez percevoir les ventes et achats des navires, les péages, de même que les revenus du fermage et les ventes et achats d'étrangers de Takenoura sur l'île de Tsushima.

12^e mois, 5^e jour,

À Takeo Saburō Hyōe no jō »

³⁰⁷⁷ Il s'agit en réalité du clan Takao (高尾), chefs du village de Takenoura (Takeshiki), vassaux de Sadashige. Les Takao furent tout au long du xv^e siècle très actifs dans diverses activités maritimes, que ce soit la pêche, y compris autour des îles coréennes, le commerce du sel, les échanges avec Kyūshū, etc. Cf. SAEKI Kōji, 2008 : 45-46.

³⁰⁷⁸ *Gohanmotsu utsushi* 御判物寫. Cf. *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 407.

La lettre n'est pas datée, mais on peut supposer qu'elle fut rédigée durant la période 1409-1418³⁰⁷⁹. Si l'on fait exception des « revenus du fermage » (*kajishi* 加地子) – c'est-à-dire les taxes annuelles perçues par un propriétaire terrien sur les fermes installées sur son domaine – toutes ces catégories de taxes concernent des activités maritimes. Le terme « ventes et achats des navires » (*funo no uriguchi-kaiguchi* 船の賣り口・買口) est une expression qui apparaît dans les documents de Tsushima à la fin du xiv^e siècle³⁰⁸⁰, mais qui semble surtout se répandre au xv^e siècle, reflet de l'essor des activités commerciales de l'île. Les historiens ne s'accordent pas tous sur l'interprétation à donner à cette expression : pour certains, il s'agit d'une taxe sur les navires de Tsushima qui possédaient un droit spécial d'aller et venir entre l'île et Kyūshū et le Koryō³⁰⁸¹, mais l'opinion prévalant est qu'il s'agissait d'une autorisation pour les navires marchands opérant à l'intérieur de Tsushima, et sur les activités desquels les seigneurs de l'île percevaient ordinairement une taxe³⁰⁸². Sans doute le passage le plus instructif pour notre étude est la mention des « ventes et achats d'étrangers » (*tōjin no uriguchi-kaiguchi* たうしんのうりくち・かいくち). On trouve généralement dans les documents de Tsushima au xv^e siècle l'expression « ventes et achats des personnes » (*hito no uriguchi-kaiguchi* 人の賣口・買口³⁰⁸³) ou encore « ventes et achats d'esclaves » (*genin no uriguchi-kaiguchi* 下人之賣口・買口之³⁰⁸⁴), deux expressions qui désignent le commerce d'esclaves. Si l'on suit la logique de l'interprétation donnée à l'expression « ventes et achats des navires », il s'agit alors probablement de marchands qui détenaient une autorisation spéciale pour se livrer à la traite d'esclaves, et sur les activités desquels le seigneur de l'île percevait une taxe³⁰⁸⁵. Or, le terme *tōjin* (唐人), qui au sens premier signifie « Chinois », servait aussi parfois à désigner les Coréens³⁰⁸⁶. Autrement dit, le commerce d'esclaves de Takenoura

³⁰⁷⁹ En effet, en 1400, un certain Takao Emonshirō est à la tête du domaine, aussi ne peut-il s'agir du même personnage. Un certain Tokuemmon prend sa suite en 1409. Soit le personnage à qui est adressé cette lettre, Takeo Saburō Hyōe no jō, est un autre nom du même personnage, soit il s'agit de son successeur (cf. *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 406-407). Par ailleurs, Sō Sadashige meurt en 1418, donc cette lettre ne peut pas être plus tardive.

³⁰⁸⁰ On relève en effet une occurrence dans une lettre de la main de Sō Sumishige, mais non datée. Cf. *Nanbokuchō ibun*, vol. 6, n°6588.

³⁰⁸¹ KURODA Shōzō, 1971.

³⁰⁸² SEKI Shūichi, 2012 : 100-102.

³⁰⁸³ C'est notamment l'expression employée dans un document adressé aux Ōyama en 1454. Cf. SEKI Shūichi, 2012 : 99-100 ; SAEKI Kōji, 2008 : 21 ; NAKAMURA Hidetaka, 1965 : 320-321.

³⁰⁸⁴ Voir par exemple le document adressé par Sadashige aux Sōda que nous citons plus bas. Cf. *infra*, p. 740.

³⁰⁸⁵ SEKI Shūichi, 2012 : 100-102.

³⁰⁸⁶ Sur ce point voir SEKI Shūichi, 1995.

(et probablement d'autres lieux de la baie d'Asō) était avant tout un commerce d'esclaves étrangers, dont les flottes pirates étaient bien entendu la principale source d'approvisionnement. Cependant, une grande nouveauté de la première moitié du xv^e siècle par rapport à la seconde moitié du xiv^e siècle, c'est que ce trafic se conduisait également dans les ports coréens. En 1429, l'ambassadeur du Chosŏn Pak Sōsaeng, à son retour du Japon, résuma la situation du trafic d'esclaves en ces termes :

倭賊嘗侵略我國，虜我人民，以爲奴婢，或轉賣遠國，俾不永還，其父兄子弟痛心切齒，而未得報讎者，幾何人乎？臣等之行，每泊舟處，被虜之人爭欲逃來，以其主枷鎖堅囚未果，誠可愍也。日本人多食少，多賣奴婢，或竊人子弟賣之，滔滔皆是。一岐島，今因兵亂，穀盡食絕，明春尤飢，若不爲盜，則賣人營生者，益多矣。近因我國之禁，來賣沿邊者絕矣。竊念以直報怨，古今之通誼也。彼既虜而使之，我當買而賤之。願自今男十歲、女二十歲以下，皆許來買，又令適日本者皆得買來，永爲奴婢，以示爲民報仇之義。若曰聚居沿邊，恐爲後患，則許傳賣深遠處，勿令居海邊³⁰⁸⁷

« Autrefois les pirates japonais envahissaient notre pays, enlevaient nos gens et en faisaient des esclaves, ou bien les revendaient dans des pays lointains, de sorte qu'ils ne puissent à jamais rentrer (au pays) ; combien de leurs pères, frères et fils, le cœur lourd et rongés par la peine ont-ils été vengés ? À chaque fois que notre ambassade jetait l'ancre dans un port, les captifs se bousculaient pour s'enfuir, aussi leurs maîtres les entravaient-ils avec chaînes et carcans pour les en empêcher. Voilà qui est sincèrement affligeant ! Les Japonais sont nombreux et la nourriture peu abondante, beaucoup vivent du commerce d'esclaves, ou bien enlèvent les enfants des autres pour les vendre, tout cela est monnaie courante sans qu'on puisse l'empêcher. L'île d'Iki est en ce moment secouée par un conflit, les céréales sont épuisées et la nourriture fait défaut. La famine sévira davantage au printemps prochain. S'ils ne s'adonnent pas à la briganderie, alors ceux qui vivent du commerce d'esclaves seront de plus en plus nombreux. Récemment, en raison des interdits de notre pays, plus

³⁰⁸⁷ CWS : 1429.12.3 [5].

aucun ne vient sur nos côtes vendre [des esclaves]. J'ai bien réfléchi, et il me semble que répondre au ressentiment par la droiture est aujourd'hui comme hier ce qui convient. Ces gens sont déjà captifs et employés, nous les achèterons et en ferons des membres du vil peuple. Je souhaite qu'il soit dorénavant autorisé d'acheter tous les garçons de moins de dix ans et les filles de moins de vingt ans. De plus, ordonnons que tous les Japonais qui ont été vendus ici reçoivent le statut d'esclave à perpétuité, et montrons ainsi notre volonté de rendre justice à la rancœur du peuple. Si l'on dit que [les esclaves japonais] qui résident en groupe sur les côtes font craindre que se produisent des troubles plus tard, alors autorisons qu'ils soient revendus profondément vers l'intérieur des terres, et interdisons qu'ils résident sur les côtes. »

Ainsi, pour Pak Sōsaeng, autoriser à nouveau le commerce des esclaves japonais dans les ports coréens, sous certaines conditions, était à la fois un moyen de prévenir le retour de la piraterie et de permettre aux marchands d'esclaves de vivre, mais aussi de venger l'affront occasionné par les pirates qui avaient ravagé les côtes du Koryō et réduit des milliers de Coréens en esclavage. Ce document est instructif à plusieurs titres : d'abord, la description des nombreux prisonniers coréens dans les ports japonais suggère qu'un nombre important de ces captifs étaient employés comme main d'œuvre dans les ports, probablement pour servir sur les navires³⁰⁸⁸. Le document atteste donc que l'île d'Iki était en 1429 un des principaux centres du trafic d'esclaves dans le détroit de Corée. On trouve d'ailleurs dans les archives de la maison Aokata aux Gotō un contrat de vente d'un esclave daté du 12^e mois de 1406. Selon celui-ci, un certain Tateishi Mataroku (立石又ろく) d'Iki (*Yuki no shima* ゆきのしま³⁰⁸⁹) céda à cette date un esclave de quatorze ans au seigneur Aokata contre une quantité de riz équivalent le prix de 800 sapèques³⁰⁹⁰. La provenance de l'esclave est inconnue, mais compte tenu du fait qu'une flotte pirate avait attaqué la côte coréenne plus tôt dans l'année, et qu'elle était rentrée au Japon au plus

³⁰⁸⁸ Cf. *supra*, p. 379.

³⁰⁸⁹ Il s'agit probablement du seigneur du village de Tateishi (立石), dans l'actuel quartier de Katsumoto (勝本町) à Iki (壱岐市). Selon le *Haedong Chegukki*, le village (« Tajōisi-ri » 多底伊時里) comptait quelques quatre-vingt-dix foyers (HDCGK : « Chronique du Japon » 日本國紀, « Île d'Iki » 一岐島. En 1437, deux membres du clan Sō dépêchèrent en ambassade à la cour du Chosōn un certain Tateishi (CWS : 1437.3.2 [3]), signe que les potentats locaux étaient actifs dans les échanges avec le Chosōn dans la première moitié du XV^e siècle.

³⁰⁹⁰ *Aokata monjo*, vol. 2, n°383, p. 122-123.

tard au 9^e mois³⁰⁹¹, il est possible que l'esclave en question eût été capturé dans les eaux coréennes par des pirates d'Iki avant d'être revendu à la fin de l'année dans les Gotō. Cela illustre en tout cas l'activité des gens de cette île dans le commerce d'esclaves, plus de vingt ans avant que Pak Sōsaeng ne visite le Japon, une situation probablement héritée de la seconde moitié du XIV^e siècle. Les pirates approvisionnaient ainsi le marché local en esclaves étrangers, qui étaient ensuite revendus dans le reste du Japon. Par ailleurs, si le témoignage de Pak Sōsaeng atteste de l'importance que ce trafic revêtait pour la subsistance des gens d'Iki, il ne fait aucun doute qu'il occupait également une place de choix dans l'économie de Tsushima, comme en témoigne l'application d'une taxe propre à cette activité, prélevée jusque dans les petits ports de la baie d'Asō comme Takenoura.

Le texte de Pak Sōsaeng témoigne du fait qu'un tel commerce pouvait s'étendre sur les côtes coréennes. Nous avons déjà cité le cas du pirate « Sami Sira » (沙彌時羅³⁰⁹²), qui avait capturé un homme et une femme lors d'une campagne au Zhejiang, et qui revendit l'homme aux autorités provinciales coréennes. La femme, quant à elle, s'enfuit et fut renvoyée en Chine par la cour du Chosŏn en même temps que l'homme, mais celle-ci dédommagea tout de même Sami Sira pour cette perte³⁰⁹³, ce qui revenait à reconnaître la légitimité de ce commerce d'esclaves. Nous avons également évoqué le cas de Gui Tian (魏天 ; ?-?), relaté dans le récit de l'ambassade de Song Hüigyōng au Japon en 1420. Selon ce récit, Gui Tian avait été enlevé par les pirates durant sa jeunesse, et se retrouva ensuite pour un temps en Corée, dans des circonstances imprécises, où il servit en tant qu'esclave dans la maison d'un certain Yi Cha'an (李子安 ; ?-?), à qui il fut probablement vendu par des marchands japonais³⁰⁹⁴. Le récit révèle donc que les captifs chinois des pirates étaient non-seulement écoulés sur les marchés coréens, mais que la cour du Chosŏn était également au courant de cette situation.

Il arrivait aussi que les marchands d'esclaves japonais vendent dans les ports coréens des esclaves originaires du Japon, pratique qui fut toutefois interdite à partir de 1408 suite à un incident à Kimhae. Un habitant de la ville du nom de Pak Ch'ŏn (朴天 ; ?-?)

³⁰⁹¹ Cf. *infra*, « Annexe 3, Tableau récapitulatif des affaires de piraterie japonaise en Corée et en Chine, 1350-1419 ».

³⁰⁹² Ce nom correspond probablement au nom japonais de « Shami Jirō » 沙弥次郎 ou « Shami Shirō » 沙弥四郎.

³⁰⁹³ CWS : 1418.2.29 [1]. Cf. *supra*, p. 628.

³⁰⁹⁴ Il fut ensuite employé lors d'une ambassade coréenne au Japon, où il rencontra un envoyé chinois, qui remarquant qu'il était de son pays, le ramena en Chine, avant de revenir au Japon pour s'y installer définitivement. NIH, 1420.4.21.

avait acheté à un marchand japonais un esclave, mais celui-ci s'était enfuit et avait trouvé refuge sur le navire de l'ambassadeur du shogun Yoshimitsu, de passage dans le port. Pak Ch'ŏn se plaignit alors aux autorités locales, qui demandèrent à l'ambassadeur de rendre l'esclave, mais celui-ci refusa, prétextant que le statut d'esclave n'existait pas au Japon - ce qui était évidemment faux. Lorsque le roi T'aejong apprit l'affaire, il ordonna l'interdiction pure et simple du commerce d'esclaves japonais ³⁰⁹⁵. C'est vraisemblablement à cette interdiction que le rapport de Pak Sŏsaeng fait référence. Ce dernier demanda donc à la cour d'autoriser à nouveau le trafic d'esclaves japonais dans les ports coréens en 1429. Notons que Pak Sŏsaeng écrit ces lignes à une période où la piraterie japonaise en mer de Chine avait très fortement diminué, et les marchands et pirates d'Iki avaient probablement bien plus de difficultés à se procurer des esclaves étrangers que par le passé. Pak Sŏsaeng évoque le commerce d'esclaves japonais au Chosŏn. Comme nous l'avons expliqué plus haut, il n'était pas rare au Japon de vendre ses enfants, voire de se vendre soi-même en tant qu'esclave lorsque l'on était dans l'incapacité de subvenir à ses besoins, une pratique qui devenait particulièrement courante en période de famine³⁰⁹⁶. Il était donc probablement plus simple, pour les marchands d'esclaves, de se procurer des esclaves japonais pour le marché coréen après la fin de la grande période d'activité pirate.

3. Le recel d'objets chinois

Le développement du commerce d'esclaves montre qu'il existait dans la première moitié du xv^e siècle une continuité entre les réseaux pirates d'une part et les marchands du détroit de Corée de l'autre, les premiers alimentant les seconds. La transition vers le commerce licite sur les côtes coréennes ne signifia pas pour autant que la piraterie cessât d'être une composante essentielle de l'économie des îles du nord-ouest de Kyūshū, bien au contraire. Les îles de Tsushima et Iki continuèrent à être citées dans les sources comme les principaux foyers de la piraterie japonaise dans les sources coréennes et chinoises. Toutefois, les flottes pirates contournaient de plus en plus les côtes coréennes pour se concentrer sur les côtes de la Chine. Les principales bases des groupes pirates se

³⁰⁹⁵ CWS : 1418.10.21 [3].

³⁰⁹⁶ Cf. *supra*, p. 379.

trouvèrent dès lors principalement alimentées en objets chinois, qui permettaient d'alimenter le marché japonais asphyxié par les interdictions maritimes des Ming, mais pas seulement, puisque nombre de ces objets furent ensuite réexportés vers les côtes coréennes. Cela plaça *de facto* le Chosŏn dans une position délicate par rapport aux Ming, dont il était censé être un pays tributaire. L'embarras des autorités est perceptible à travers les débats qui animèrent la cour en 1416. Cette année-là, le ministère des rites fit une adresse au trône pour demander que l'on interdise aux hôtes et marchands japonais de vendre des produits chinois dans le pays, car ceux-ci étaient à coup sûr volés par les pirates. T'aejong acquiesça dans un premier temps, mais des voix contraires s'élevèrent, notamment depuis le Kyŏngsang. L'Envoyé Lieutenant général de la marine de cette province écrivit en effet au Conseil Privé pour faire valoir que « les envoyés japonais faisaient originellement commerce des objets chinois volés dans notre pays pour subvenir à leurs besoins en vêtement et nourriture. Son Altesse a rendu la directive selon laquelle il ne faut plus acheter les objets chinois volés des Japonais dans la capitale et les provinces. À présent, les envoyés japonais sont en colère, et veulent fomenter des troubles. »³⁰⁹⁷ Suite à ce rapport, le gouvernement décida de renoncer à cette interdiction et se contenta d'interdire le commerce de ces objets dans la capitale, tout en tolérant le trafic dans les provinces. Par ailleurs, en 1418, la Cour des Remontrances fit une adresse au trône dans laquelle elle exprima ses inquiétudes après une série de désastres climatiques qui avaient endommagé les récoltes des côtes coréennes et japonaises :

倭賊侵掠中國, 以其所掠財物, 來泊我國南界, 與邊民互市久矣。今我飢饉無貲, 不得互市, 賊倭衣食無所, 必有窺竄之心。³⁰⁹⁸

« Cela fait longtemps que les Japonais pillent la Chine et viennent mouiller sur la côte sud de notre pays pour échanger les objets ainsi volés avec les habitants locaux. À présent en raison de la famine, nous n'avons pas de surplus et ne pouvons échanger. Si les pirates japonais ne peuvent plus subvenir à leurs besoins en vêtement et nourriture, ils auront à coup sûr à l'idée de nous voler. »

³⁰⁹⁷ CWS : 1416.9.7 [1] : 倭使本以中國盜物, 賣諸我國, 以資衣食。曾降教旨, 令倭使所盜中國之物, 不得賣諸中外, 今倭使發怒, 勢將生變。

³⁰⁹⁸ CWS : 1418.10.3 [3].

Le document confirme d'une part qu'en 1418, le commerce des objets chinois sur la côte sud de la péninsule coréenne était devenu une pratique courante et constituait un des débouchés ordinaires pour les produits volés par les pirates en Chine, et montre d'autre part que l'interruption de ce trafic constituait un risque pour la sécurité des côtes coréennes. La frontière entre marchand et pirate était ténue, et les autorités coréennes craignaient que la répression de ce commerce entraînant un retour de la piraterie japonaise comme au temps de l'ancienne dynastie. Toutefois, Tanaka Takeo note à juste titre que si ces échanges furent ainsi maintenus pendant tout ce temps, c'est aussi parce qu'il existait une demande du côté coréen, les voies commerciales entre la Chine des Ming et le Chosŏn étant relativement restreintes et monopolisées par le gouvernement³⁰⁹⁹. Dans ces conditions, nous supposons que les objections qui s'élevèrent depuis le Kyŏngsang au sujet de l'interdiction de 1416 n'étaient pas entièrement désintéressées.

Le recel des objets chinois dans les ports coréens s'était vraisemblablement développé durant les années 1400. Cela est notamment attesté à travers la description d'une affaire impliquant des marchands japonais sur les côtes du Chosŏn en 1409 :

慶尙道水軍僉節制使金乙雨, 捕倭船二隻, 兵馬都節制使尹子當盡殺之。倭船二隻至慶尙道國正島, 乙雨捕之, 倭自言: "非爲寇也, 爲貿易而來。" 乃出宗貞茂所給行狀二張, 眞僞難明。子當羈置之, 馳啓曰: "所獲倭二十人, 船中所載, 皆是中國之物。且有大明靖海衛印信, 實是賊倭, 勢必亡去, 請悉戮之。" 上曰: "待辨商船賊船, 然後區處。" 命未至, 倭人果乘間逃去, 捕獲盡誅之。上聞之曰: "皇帝曾有命曰: '倭人寇中國邊疆, 還向朝鮮, 可預備捕捉。' 今將所取兵器, 獻于天子可也。" 大臣以爲: "中國若曰: '倭奴, 亦爾所惡也。我遣舟師以攻之, 汝其助之', 則其將何以?" 議遂寢³¹⁰⁰

« Le Colonel de la marine du Kyŏngsang Kim Ūr'u captura deux navires japonais. Le Commandant en chef et Envoyé Lieutenant général Yun Chadang tua tous [les équipages]. Deux navires japonais étaient arrivés sur l'île de

³⁰⁹⁹ TANAKA Takeo, 1959, rééd. 2002 : 31-32 ; SEKI Shūichi, 2012 : 71.

³¹⁰⁰ CWS : 1409.3.16 [3].

Kukchöng³¹⁰¹ dans le Kyöngsang. [Kim] Ūr'u les arrêta. Les Japonais dirent : "Nous ne sommes pas des pirates, nous sommes venus pour commercer", et ils présentèrent deux sauf-conduits émis par Sō Sadashige. Étant donné qu'il était difficile de déterminer s'ils disaient vrai ou non, [Yun] Chadang les retint, et envoya une missive à la Cour : "Les navires des vingt Japonais capturés sont entièrement remplis d'objets chinois. De plus, ils ont un sceau de la garde de Jinghai des Ming. Ce sont en réalité des pirates japonais. Ils finiront à coup sûr par s'enfuir. Nous demandons [l'autorisation] de les tuer tous." Son Altesse dit : "Veuillez attendre de savoir si ce sont des navires pirates ou marchands, et traitez les ensuite en conséquence". Avant que l'ordre n'arrive, les Japonais profitèrent d'un moment (opportun) pour s'enfuir. Ils furent capturés et exterminés. Apprenant cela, le souverain déclara : "L'Empereur a donné l'ordre suivant : "Les Japonais pillent les frontières de la Chine, et repartent vers le Chosŏn. Il convient de vous préparer à défendre [vos côtes] et à les capturer". On peut donc maintenant présenter au Fils du Ciel les armes prises par nos gens". Les grands conseillers dirent : "Si jamais la Chine dit : "Ces vils Japonais sont aussi détestés (ou craints) de vous. Nous allons dépêcher notre marine pour les attaquer, et vous allez nous aider", que ferons-nous alors ?". On en débattit et en arrêta là l'affaire. »

Ainsi, pour les autorités coréennes, la distinction entre pirates et marchands n'allait pas toujours de soi. Cela se comprend d'ailleurs aisément, car comme nous l'avons expliqué, il existait une petite piraterie japonaise opportuniste, composée de petits caboteurs et contrebandiers qui commettaient volontiers des déprédations lorsque l'occasion se présentait. Or, pour les autorités coréennes, la présence du sceau de la garde de Jinghai était une preuve suffisante pour les désigner comme de pirates. Cette garde se trouvait sur la côte nord du Shandong, zone qui fut pillée par une flotte japonaise à la fin de 1408. Or, comme nous l'avons vu, ce groupe resta dans la zone jusqu'au début de 1409, et revint sur les côtes du Hwanghae le 18 du 2^e mois. Cette flotte est donc la source probable de la cargaison des deux navires. Nous ne relevons en effet pas d'autre attaque

³¹⁰¹ Il pourrait s'agir de l'actuelle île Kuk 國島, dans le village de Tonghang 東港里, *myŏn* de Yokchi 欲知面, ville de T'ong'yŏng (統營市 ; prov. Kyöngsang du Sud).

au Shandong depuis 1406, année où des pirates attaquèrent un convoi de grain, mais furent apparemment anéantis par l'armée chinoise³¹⁰², si bien que cette affaire ne permet pas d'expliquer l'origine de la cargaison des deux navires en 1409. Il faut ensuite remonter à 1398 pour trouver mention d'une autre attaque dans la zone³¹⁰³. Certes, les sources chinoises étant loin d'être exhaustives au sujet des raids des pirates, il est possible que d'autres attaques aient eu lieu sans avoir été consignées dans l'histoire dynastique, mais la flotte de 1408-1409 reste malgré tout l'explication la plus plausible pour comprendre la présence de ce sceau dans la cargaison des navires.

Or, si la cargaison de ces marchands provint effectivement de cette flotte, cela signifie que ces objets furent réexportés vers la Corée presque immédiatement après le retour des pirates à Tsushima, ce qui suggère un très faible nombre d'intermédiaires entre la flotte pirate et ces « marchands ». En revanche, il est peu probable que ces deux embarcations aient directement participé à l'attaque contre la garde de Jinghai. En effet, les deux navires transportaient vingt personnes, soit seulement dix personnes chacun. Ils voyageaient donc sur des embarcations de très petite taille et non le type de navires employés par les grandes flottes pirates à cette époque (dont les équipages comptaient fréquemment entre quarante et soixante-dix personnes). Si la flotte de 1408-1409, qui semble regrouper environ quatorze navires, était composée de navires de cette taille, alors le groupe pirate ne compterait pas plus de cent cinquante individus, ce qui est impossible compte tenu des dégâts qu'elle occasionna en Corée et sur les côtes chinoises. Les deux navires de 1409 étaient donc selon toute vraisemblance des caboteurs de petite taille qui faisaient l'aller-retour entre les côtes du Kyōngsang et de Tsushima (appelés *kaisen* 廻船 au Japon), et non des navires issus de cette grande flotte pirate. En d'autres termes, le rapport de 1409 contenu dans les annales véridiques donne une rare et concrète description du fonctionnement des réseaux économiques alimentés par les flottes pirates, dont au moins une partie était basée à Tsushima : lorsque les flottes rentraient, leur cargaison était directement transférée sur des navires plus petits qui allaient ensuite l'écouler soit en Corée, soit dans le reste du Japon. Il est toutefois difficile de dire si c'étaient les pirates eux-mêmes qui se reconvertissaient en marchands, ou bien si c'étaient des marchands « licites » qui rachetaient la cargaison aux pirates et prenaient

³¹⁰² *Jiajing Ningbofuzhi* : j.22, « Livre de la défense maritime » (海防書), 1406 ; Cf. *supra*, p. 562.

³¹⁰³ Cf. *infra*, « Annexe 3, Tableau récapitulatif des affaires de piraterie japonaise en Corée et en Chine, 1350-1419 ».

le relais. Sans doute une telle distinction entre marchand et pirate n'était-elle pas pertinente dans le contexte du détroit de Corée du début du xv^e siècle, compte tenu de la forte imbrication des réseaux pirates et marchands, l'un fournissant les fonds nécessaires à l'autre.

Ce dynamisme économique du détroit de Corée était ainsi principalement porté par les navires marchands et pirates japonais. Or, ces navires eux-mêmes connurent une évolution notable à partir de la fin du xiv^e ou début du xv^e siècle, évolution dont le détroit de Corée fut semble-t-il le creuset.

III.3.B.2 Les progrès de la construction navale japonaise

Comme nous l'avons expliqué plus haut, le Chosŏn déploya d'importants efforts durant la première moitié du xv^e siècle pour actualiser sa marine de guerre et protéger les côtes des déprédations japonaises. Ce regain d'intérêt pour la construction navale passa par de nombreuses expérimentations tant avec les techniques chinoises que japonaises, et ce afin de produire des navires plus rapides et plus durables³¹⁰⁴. Mais le Chosŏn ne fut pas le seul pays à connaître un renouveau de son architecture navale. Les sources japonaises laissent en effet entrevoir au début du xv^e siècle l'apparition et la diffusion de navires de très grande taille à l'intérieur du pays, dont les dimensions sont largement supérieures à celles des navires de l'époque Kamakura. Une des sources les plus fréquemment citées pour illustrer cette évolution est le *Hyōgo kitaseki nyūsen nōchō* (兵庫北關入船納帳 ; *Registre des navires entrant par la barrière nord de Hyōgo*), un registre qui recense tous les navires qui ont pénétré dans le port de Hyōgo (un des principaux ports de la mer Intérieure) par l'entrée nord pour l'année 1445, avec entre autres informations leur chargement et leur tonnage³¹⁰⁵. Ce document montre que sur les 1687 navires dont le tonnage est mentionné, plus de 80% sont des navires de faible tonnage (d'une capacité inférieure à deux-cents *koku*, c'est-à-dire d'une taille similaire aux navires de l'époque Kamakura). Si l'on intègre à ce chiffre les navires d'une capacité de deux à quatre cents *koku*, on obtient 97% de l'ensemble du trafic, ce qui nous donne un aperçu

³¹⁰⁴ Cf. *supra*, « III.2.C.3 Rivaliser sur mer avec les pirates : l'expérimentation navale au Chosŏn ».

³¹⁰⁵ CARRE Guillaume, 2017 : 885.

de la taille moyenne des navires qui croisaient en mer Intérieure à cette époque. Toutefois, le registre mentionne que 45 de ces navires avaient une capacité allant de 400 à 1000 *koku*, et 6 dépassent les 1000 *koku*, dont un atteignant 1600 *koku*, et un autre 2500 *koku*. Les unités de mesure n'étant pas toujours très précises, il est difficile d'en dériver un tonnage exact, mais on peut considérer qu'un *koku* correspond pour cette époque à environ 100 kg de chargement. La différence avec l'époque de Kamakura, où les navires ne semblaient pas dépasser les trois cents *koku* (que l'on peut ainsi grossièrement faire équivaloir à trente tonnes de port en lourd), reste malgré tout flagrante³¹⁰⁶. Les plus grands navires dépassaient donc les deux cents tonnes de port en lourd, un tonnage comparable, voire légèrement supérieur aux jonques chinoises telles que le Sin'an ou le Quanzhou.

Ne possédant encore à ce jour aucun document archéologique permettant de déterminer le type de structure adopté pour la construction de ces grands navires, les historiens s'appuient principalement sur les représentations iconographiques contenues dans les rouleaux peints. Le rouleau le plus fréquemment cité pour illustrer l'architecture navale du début du xv^e siècle est le *Jingū kōgō engi* (神功皇后縁起), achevé en 1433, et représentant l'expédition légendaire de l'impératrice Jingū contre la Corée au III^e siècle. L'artiste a évidemment basé l'apparence des navires qu'il y dépeint sur ceux de son temps, faisant ainsi du rouleau une source précieuse pour la connaissance des navires du début du xv^e siècle. Si l'on fait abstraction des éléments à vocation militaire aménagés sur ces navires, telles que les tourelles (*yakura* 矢倉), qui ont probablement été rajoutées par le peintre, les navires représentés sur le *Jingū kōgō engi* sont une possible représentation des grands navires marchands de cette époque³¹⁰⁷.

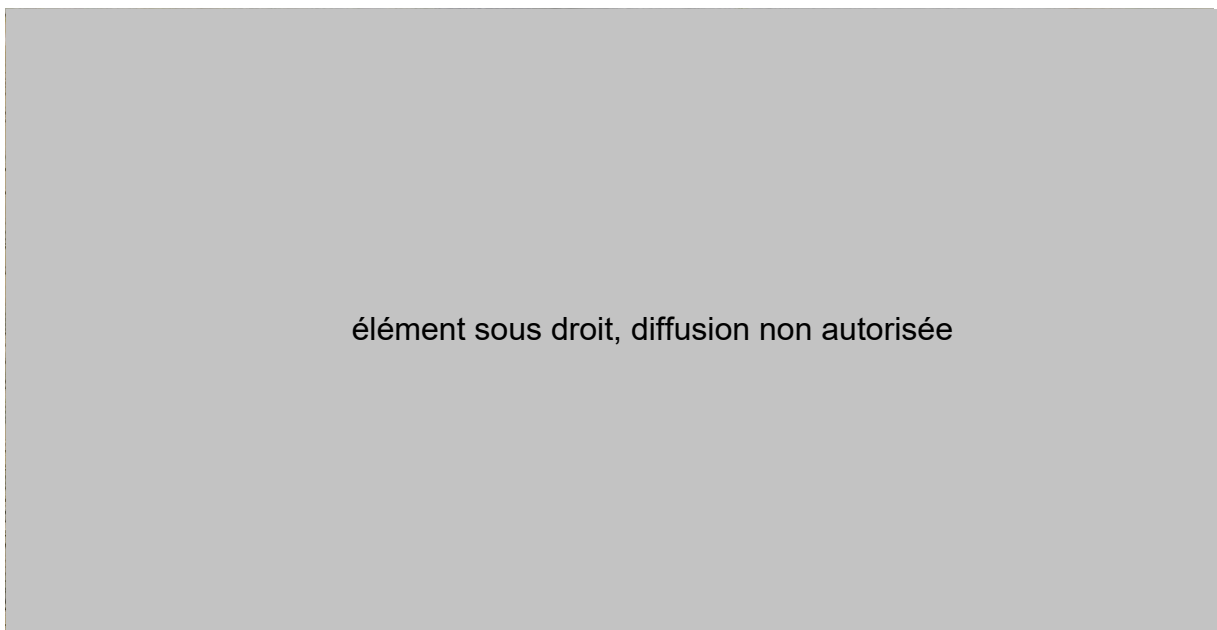
³¹⁰⁶ ISHII Kenji, 1983 : 44 ; ADACHI Yūsuke, 1998 : 29 ; ADACHI Yūsuke, 2015 : 241.

³¹⁰⁷ ISHII Kenji, 1983 : 48-50.

Figure 57 : Navire dépeint dans le Jingū kōgō engi (source : ISHII Kenji, 1983)



Figure 56 : Navire dépeint dans le Jingū kōgō engi (source : ISHII Kenji, 1983)

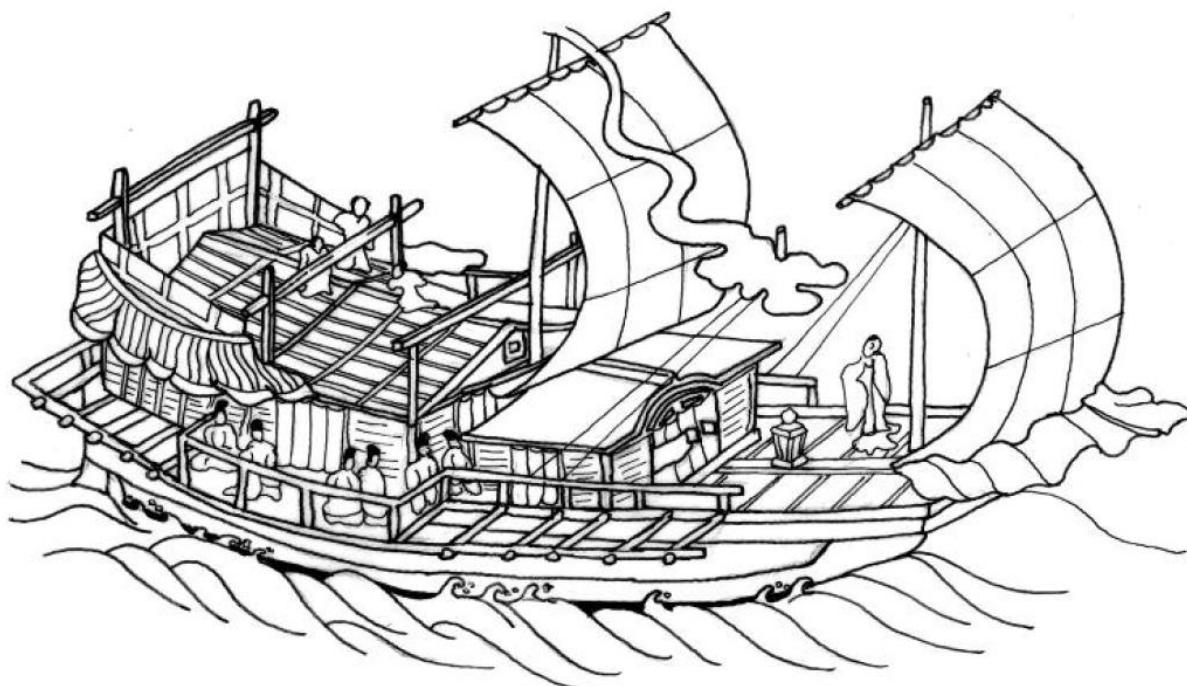


Cependant, si les navires dépeints sur ce rouleau sont d'une taille largement supérieure à ceux de l'époque de Kamakura, le dessin laisse entrevoir que la coque est encore confectionnée à partir d'un monoxyle. Il s'agit donc vraisemblablement d'une pirogue à bordages, mais dont le pont a été élargi à l'aide d'une ou plusieurs rangées de bordages supplémentaires, légèrement inclinés vers l'extérieur afin d'en accroître la surface, et renforcés par des baux transversaux (*senryō* 船梁) qui assurent la solidité de la structure. En revanche, la proue présente une structure différente de ce que l'on voyait jusqu'alors : plutôt que la forme arrondie d'un élément en tronc évidé, on voit que celle-ci est composée de plusieurs planches qui servent à en élargir la partie supérieure, et donnent presque l'impression que le navire possède une quille. Ce type de proue devait être bien plus adapté pour la navigation hauturière car permettait de trancher dans la vague. Le pont est également entouré d'un bastingage (*kakidatsu* 垣立) servant probablement de protection contre les embruns, et l'on constate qu'un second mât est installé à l'avant du navire, ce qui contraste singulièrement avec l'époque précédente.

Ce type de structure restait toutefois limité par la largeur du tronc de camphrier dans lequel était façonnée le monoxyle de la coque, et ne pouvait donc probablement pas dépasser un certain tonnage, qu'Ishii Kenji estime s'élever à environ 500 *koku* (env. 50 tonnes de port en lourd)³¹⁰⁸. Les navires dépeints dans le *Jingū kōgō engi* ne peuvent donc être le type de navires de très fort tonnage rapporté dans le *Hyōgo kitaseki nyūsen nōchō* au milieu du xv^e siècle. La structure de cette classe de grands navires, dont les dimensions dépassaient largement les limitations imposées par les coques monoxyles, était nécessairement différente de celle de pirogues à bordages améliorées. Quelques représentations de ce à quoi ont pu ressembler ces grands navires subsistent dans quelques peintures datant de la fin du xv^e et début xvi^e siècle, tel que le *Shinnyodō engi* (真如堂縁起), daté de 1524.

³¹⁰⁸ ISHII Kenji, 1983 : 50.

Figure 58 : Reproduction du navire dépeint dans le Shinnyodō engi (source : FARRIS, William W., 2009 : 273)



Plus larges que les pirogues à bordages, ces vaisseaux s'affranchissaient de la coque monoxyle pour adopter une structure plus complexe, entièrement faite de larges planches, et à fond plat. C'est semble-t-il ce genre de navires que les pirates japonais employaient au XVI^e siècle lorsqu'ils allaient piller les côtes chinoises, comme le rapporte le *Chouhai tubian*³¹⁰⁹ :

日本造船與中國異、必用大木取方、相思合縫。不使鐵釘、惟聯鐵片、不使麻筋、桐油、惟以草塞罅漏而已。 (...) 其大者容三百人、中者一二百人、小者四五十人、或七八十人。其形卑隘。 (...) 其船底平、不能破浪。其布帆懸於桅之正中、不似中國之偏、桅機常活、似中國之定、惟使順風。若遇無風、逆風、皆倒桅蕩櫓不能轉舵。故倭船過洋、非月餘不可。

« Les navires japonais sont construits différemment des navires chinois ; ils utilisent de grands arbres qu'ils taillent dans la longueur et lient les uns aux

³¹⁰⁹ CHTB : 2.2, « Navires japonais » (倭船) ; ISHII Kenji, 1983 : 57.

autres. Ils n'utilisent pas de clous en fer mais seulement des agrafes³¹¹⁰ en fer, et n'utilisent pas de chanvre et d'huile de tung, mais bouchent simplement les fuites avec des herbes. (...) Ceux de grande taille portent trois cents personnes, ceux de taille moyenne cent ou deux cents personnes, et ceux de petite taille quarante, cinquante, voire soixante-dix à quatre-vingts personnes. Leur forme est basse et étroite. (...) Ces navires ont un fond plat et ne peuvent trancher dans la vague. Leurs voiles en toile sont suspendues en plein milieu du mât, contrairement aux (voiles) inclinées de Chine, et le mât est toujours mobile, contrairement au (mât) fixe de Chine. Elles ne peuvent être utilisées que lorsqu'ils ont le vent en poupe. Lorsqu'ils perdent le vent ou naviguent vent debout, ils tombent tous leurs mâts et sortent les avirons, ne pouvant inverser (leur orientation). Ainsi lorsque les navires japonais traversent l'océan, cela leur est impossible en moins d'un mois ou plus. »

Cette description est certes postérieure d'un siècle et demi à la période considérée ici, mais certains éléments, tels que l'utilisation de larges planches, la présence d'un fond plat ou encore les voiles fixées en plein milieu du mât, se retrouvent bien dans les quelques documents iconographiques des xv^e et début xvi^e siècles qui nous sont parvenus. On peut donc supposer que c'est sur ce même type d'architecture navale, du moins dans ses grandes lignes, que reposent les navires de très grande taille qui apparaissent dans les sources du xv^e siècle.

Les navires employés par les ambassades du *bakufu* aux Ming (*kenminsen* 遣明船) au xv^e siècle démontrent également cette évolution. Il convient de séparer ces ambassades en deux périodes : une première correspondant aux missions diplomatiques de Yoshimitsu et de Yoshimochi entre 1401 et 1410 (six voyages au total), puis une seconde période correspondant au moment où les ambassades reprirent à partir de 1432, après la mort de Yoshimochi. On ne sait quasiment rien des navires utilisés pour la première

³¹¹⁰ Le caractère 𠄎 (*qiang / pan*) fait originellement référence à un tronc d'arbre coupé en deux dans le sens de la longueur. Le sens de ce terme n'est pas clair, mais dans le cas présent, il désigne clairement les agrafes qui sont utilisées sur les navires japonais au xvi^e siècle, appelées *kasugai* (鋸) en japonais. En revanche, la description concernant les clous est clairement une erreur, car il est avéré que les navires japonais utilisaient également des clous dans leur architecture navale. La description proposée par Zheng Ruoceng n'est donc pas entièrement fiable. Cf. DEGUCHI Akiko, 2010 : 310 ; ISHII Kenji, 1983 : 58 ; KIMURA Jun, 2010 : 4.

période. On peut envisager que les Japonais employaient à cette époque leurs propres navires, construits selon des techniques endémiques, mais il est intéressant de noter que lors de l'ambassade de 1406, qui se composait de six ou sept navires³¹¹¹, l'empereur Yongle offrit à Yoshimitsu deux jonques hauturières chinoises (*haizhou* 海舟)³¹¹², ce qui laisse supposer que les techniques navales japonaises n'étaient pas au niveau de la construction navale chinoise. On possède en revanche davantage d'informations sur les navires employés durant la seconde période. Les navires des ambassades de 1466 et 1468 en sont un bon exemple : le Izumimaru (和泉丸), qui portait cent cinquante passagers dont cinquante membres d'équipage, avait un tonnage de 2 500 *koku* (env. 250 tonnes de port en lourd), et le Teramaru (寺丸), qui portait un nombre de passagers équivalent (cent cinquante personnes dont cinquante-deux marins) avait quant à lui une contenance de 1 700 *koku* (env. 170 tonnes de port en lourd)³¹¹³. Si ces deux exemples sont tardifs par rapport à l'époque considérée dans cette étude, on sait également que l'un des navires faisant partie de l'ambassade du shogun Yoshinori (義教 ; 1394-1441) dépêchée en 1432 portait quelques cent cinquante personnes, dont quarante marins, des effectifs comparables au Izumimaru et Teramaru. Il est donc possible sur cette base d'estimer que le navire de l'ambassade de 1432 avait un tonnage équivalent ou peut-être légèrement inférieur à ces navires³¹¹⁴. Compte tenu des dimensions dont il est question ici, il est clair qu'ils adoptaient une structure entièrement faite de planches, ce qui atteste du fait que cette technologie avait déjà été développée au Japon avant 1432. Ishii Kenji, sur la base

³¹¹¹ ISHII Kenji, 1983 : 48.

³¹¹² MSL : 1406.1.18.

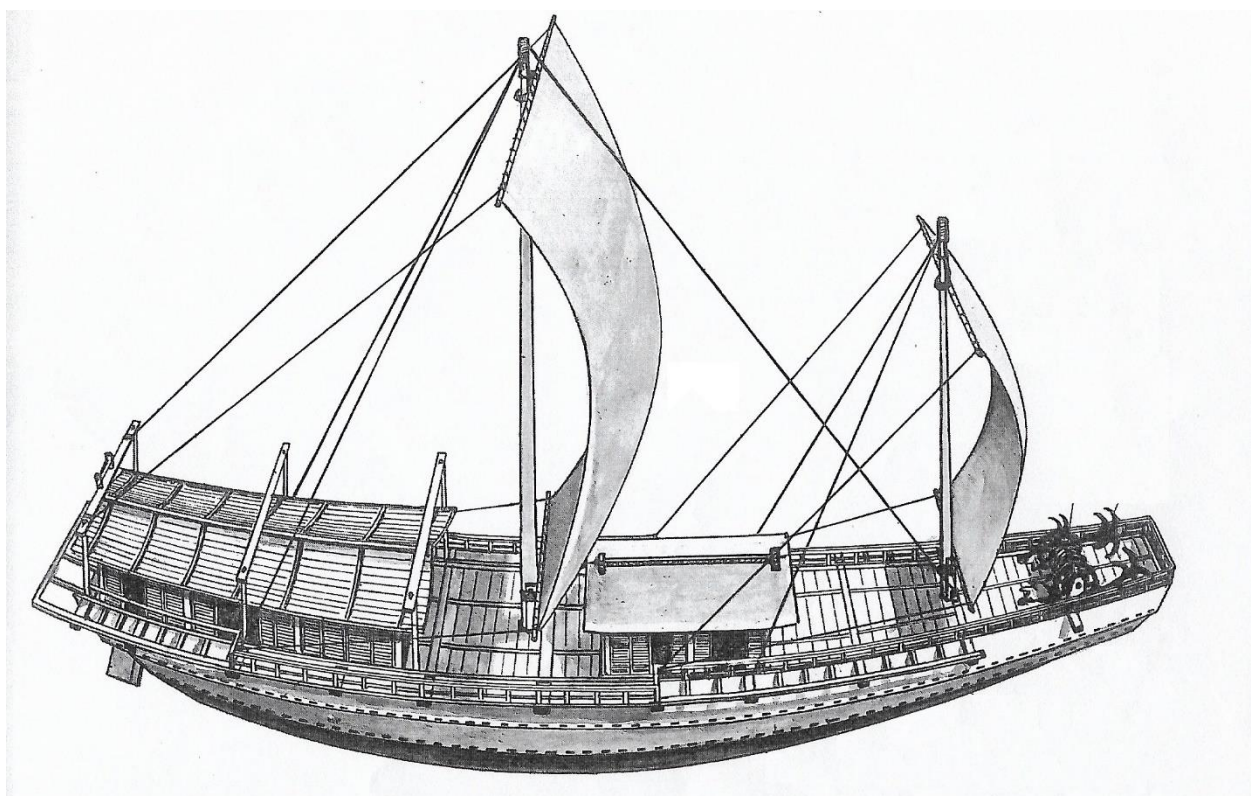
³¹¹³ ISHII Kenji, 1983 : 50-520. Selon le calcul d'Adachi Yūsuke, on arriverait à un emport de 270 tonnes pour le Izumimaru et 195 tonnes pour le Teramaru (ADACHI Yūsuke, 1998 : 28).

³¹¹⁴ Ishii Kenji estime que le navire devait avoir une capacité d'environ mille *koku*, soit l'équivalent d'une centaine de tonnes (ISHII Kenji, 1983 : 52).

des quelques rouleaux peints des ^{XV}^e-^{XVI}^e siècles dépeignant ce type de grands navires, a proposé une reconstitution (Figure 59).

On ignore presque tout de la façon dont cette technique de construction s'est développée et diffusée à l'intérieur du Japon. Elle est souvent attribuée aux besoins des relations diplomatiques du *bakufu* de Muromachi avec les Ming, ou éventuellement aux

Figure 59 : Reconstitution d'un grand navire japonais de l'époque Muromachi (d'après ISHII Kenji, 1983)



échanges commerciaux avec les Yuan³¹¹⁵, donc généralement associée aux besoins du commerce extérieur. Ce type d'architecture navale se serait alors diffusé à travers le Japon à partir de Kyūshū³¹¹⁶, comme semble d'ailleurs l'indiquer la première mention d'un navire de très grand tonnage dans les années 1410. Il s'agit du navire du seigneur Ōtomo (大友氏), baptisé le « Kasugamaru » (春日丸), et qui accosta dans le port de Hyōgo en

³¹¹⁵ ISHII Kenji, 1983 : 52 ; ADACHI Yūsuke, 1998 : 29. On sait toutefois aujourd'hui que la majeure partie — pour ne pas dire la totalité — des échanges entre le Japon et la Chine des Yuan était assuré par des jonques construites selon les règles de l'architecture navale chinoise, que ce soit en Chine ou au Japon (cf. *supra*, « I.3.A L'activité des marchands chinois »). Il est par conséquent douteux que ce type de grands navires japonais ait été développé dans le cadre des échanges avec les Yuan, et remonte donc au plus tôt à la deuxième moitié du ^{XIV}^e siècle ou tout début du ^{XV}^e siècle.

³¹¹⁶ ISHII Kenji, 1983 : 52.

1412 et 1414. Or, ce navire avait une capacité de mille cinq cents *koku* (environ cent cinquante tonnes)³¹¹⁷, donc largement supérieur à ce que les navires à structure simple représentés dans le *Jingū kōgō engi* étaient capables de porter. Le Kasugamaru serait donc plutôt un navire à structure complexe, faite de planches, telle qu'on la voit se répandre dans le Japon à partir du milieu du xv^e siècle, et se rapprochait ainsi du type de navires décrit dans le *Chouhai tubian*.

Toutefois, si le commerce extérieur a en effet pu être un facteur de cette évolution navale, il nous semble important de ne pas sous-estimer le rôle moteur qu'ont pu jouer les besoins des flottes pirates. En effet, certaines de ces flottes comptaient des dizaines, voire des centaines de navires, capables de porter plusieurs dizaines d'hommes, parfois plus d'une centaine. Nous avons par exemple exposé le fait que le navire capturé par la marine coréenne à Paengnyōng en 1419 avait à son bord soixante pirates³¹¹⁸. En 1398, deux mille pirates attaquèrent les côtes du Zhejiang sur une trentaine de navires³¹¹⁹, c'est-à-dire une moyenne d'environ soixante-cinq hommes par navire, tandis qu'en 1418, la garde de Jinshan (金山 ; nord de la baie de Hangzhou) signala la présence de sept mille pirates et de cent navires³¹²⁰, donc une moyenne de soixante-dix hommes par navire³¹²¹. Ces navires étaient majoritairement construits au Japon, si l'on en croit les rapports qui parvenaient à la cour du Chosŏn³¹²². Il est donc évident que ces flottes requéraient un grand nombre de navires de grande taille. Comme nous l'avons expliqué dans la partie précédente, ceux-ci avaient d'abord été fournis par les émigrés chinois³¹²³, mais il est probable que cet apport extérieur se raréfia une fois passée la grande vague d'émigration du début du règne de Hongwu et avec les interdits maritimes des Ming. On peut évidemment supposer que les pirates parvenaient à capturer des jonques chinoises au

³¹¹⁷ ISHII Kenji, 1983 : 46.

³¹¹⁸ Cf. *supra*, « III.1.C.2 Les effectifs de la flotte de 1419 ».

³¹¹⁹ MSL : 1398.2.20.

³¹²⁰ MSL : 1418.5.4.

³¹²¹ Ces chiffres doivent évidemment être pris avec des pincettes. Il ne s'agit pas tant d'un comptage exact du nombre de navires et de pirates que d'une vague estimation de la part des autorités chinoises, mais ils fournissent malgré tout une précieuse indication quant au fait que les navires pirates avaient changé d'échelle par rapport au milieu du xiv^e siècle.

³¹²² Il est par exemple rapporté à la cour du Chosŏn en 1417 que les pirates étaient en train de bâtir une flotte de 80 navires pour aller piller les côtes chinoises (CWS : 1417.5+.9 [5]). L'année suivante, il fut rapporté que les pirates étaient en train de construire cent cinquante navires (CWS : 1418.3.20 [1]). Il serait surprenant que ces flottes soient entièrement construites à neuf chaque année, aussi est-il probable que pour la majeure partie des navires, il s'agisse en réalité de réparations ou de radoubs davantage que d'une construction nouvelle. Ces quelques mentions laissent toutefois clairement entrevoir que les flottes pirates engendraient des besoins importants en termes de construction navale.

³¹²³ Cf. *supra*, p. 309.

cours de leurs campagnes, mais il est clair qu'ils développèrent aussi leur propre construction navale. S'il est impossible de déterminer un moment précis où s'opéra cette transition, la disparition du terme *waebak* (倭舶 : « nef japonaise »)³¹²⁴ dans les sources coréennes après 1382 peut éventuellement constituer un indicateur du fait que les jonques chinoises disparurent peu à peu des flottes pirates à partir de la seconde moitié des années 1380, en tout cas parmi celles qui étaient actives sur les côtes coréennes³¹²⁵.

Les sources officielles du Chosŏn fournissent quelques renseignements sur le type de navires construits pour les flottes pirates au début du xv^e siècle. Une des descriptions les plus détaillées est celle du lettré fonctionnaire Sin Sukchu (申叔舟 ; 1417-1475), dans un rapport à la cour daté de 1473³¹²⁶ :

臣觀倭船, 板甚薄, 多用鐵釘, 本狹而腹闊, 兩端尖銳, 故輕快便於往來, 然動搖則釘穴浸闊而水漏, 易致腐敗。 本國兵船, 體雖重大, 然木釘濕而益固, 故堅緻牢實, 可用十年。 且兵法據, 高者勝, 我國兵船, 比倭船, 高三分之一, 故利於戰。 曩臣奉使日本時, 猝遇賊船, 卽爲戰備, 舉帆而行, 不過數里, 賊船皆不及。 是我國兵船, 疾行之驗也。 "

« J'ai observé les navires japonais ; leurs planches sont remarquablement fines, et ils emploient beaucoup de clous en fer ; leur base est étroite et leur ventre ample ; leurs deux extrémités sont pointues. Par conséquent, ils sont légers, rapides et habiles dans leurs déplacements, mais les trous des clous se détrempe et s'élargissent avec le roulis, et l'eau s'infiltré, [de sorte qu']ils se vermoulent aisément. Bien que les navires militaires de ce pays aient une coque lourde et imposante, leurs chevilles en bois se renforcent avec l'humidité, aussi sont-ils solides et fiables, et l'on peut les utiliser pendant dix années. De plus, si l'on s'en réfère à *l'Art de la guerre*, le plus haut l'emporte ;

³¹²⁴ Nous avons expliqué au chapitre précédent que ce terme désigne selon toute vraisemblance des jonques chinoises, du même type que le Sin'an (cf. *supra*, p. 309).

³¹²⁵ On trouve en réalité deux occurrences du terme *waebak* dans les Annales du Chosŏn, en 1464 (CWS : 1464.4.22 [1]) et 1485 (CWS : 1485.2.26 [2]), employés pour désigner les navires marchands japonais qui fréquentent les côtes coréennes, mais l'emploi de ce terme reste très rare, surtout en comparaison du terme *waesŏn* (倭船 ; « navire japonais »), qui est employé pas moins de 602 fois dans les Annales de règnes du Chosŏn. L'emploi du terme *waebak* est donc largement concentré sur la décennie 1372-1382.

³¹²⁶ CWS : 1473.12.26 [2].

les navires de guerre de notre pays sont trois fois plus hauts que les navires japonais, et ont donc l'avantage dans les combats. Autrefois, lorsque j'avais été dépêché au Japon, nous avons subitement rencontré des navires pirates et nous étions préparé au combat, avons déployé les voiles et fait route. En quelques *li* à peine, les navires pirates ne pouvaient plus nous atteindre. Cela est la preuve que les navires militaires de notre pays sont rapides ».

Cette description, à notre connaissance citée dans les travaux des historiens travaillant sur l'histoire navale japonaise, date certes de la seconde moitié du *xv^e* siècle, mais se base sur l'expérience acquise par Sin Sukchu lors de son voyage au Japon en 1443³¹²⁷. Cette ambassade ne visita que les îles de Tsushima et d'Iki, aussi les navires décrits ici sont-ils ceux qui étaient construits et employés par les habitants de ces îles, pirates compris. Ishii Kenji émet l'hypothèse que les navires à coque monoxyle représentés dans le *Jingū kōgō engi* sont un bon exemple du type de vaisseaux que les pirates japonais des *xiv^e*-*xv^e* siècles employaient pour se rendre sur le continent³¹²⁸, mais la description de Sin Sukchu montre au contraire que les navires construits dans les principales bases pirates au milieu du *xv^e* siècle adoptaient une structure bien différente, délaissant la coque monoxyle au profit d'une coque entièrement faite de planches, à la manière des navires pirates décrits par Zheng Ruoceng dans le *Chouhai tubian* un siècle plus tard.

Si de tels navires étaient employés par les pirates dans les années 1440, il est probable qu'ils aient été développés dès le début du *xv^e* siècle, et peut-être même la fin du *xiv^e* siècle, comme le suggère le fait que des charpentiers de marine japonais vinrent construire leurs navires dans les îles coréennes. En effet, la pratique visant à profiter des ressources forestières du Chosŏn était semble-t-il largement répandue parmi les Japonais au plus tard dès les années 1410, à tel point que la cour fit en 1417 spécifiquement interdire cette pratique au Kyōngsang³¹²⁹. En dépit de ce premier interdit, les Japonais

³¹²⁷ CWS : 1443.5.28 [3].

³¹²⁸ ISHII Kenji, 1983 : 56-57 ; ADACHI Yūsuke, 1998 : 56-57.

³¹²⁹ CWS : 1417.5.27 [2]. Le mois suivant cet édit, un charpentier de marine du nom de Tōjirō (藤次郎), originaire de Tsushima, construisit un navire japonais dans l'île de Namhae (南海) sur la demande du gouvernement coréen, et demanda qu'on lui accorde le droit d'en construire un second pour son propre compte avec le bois restant afin de rentrer dans son île, ce qui lui fut accordé (CWS : 1417.5+19 [2]). Tōjirō fut par la suite employé par le Chosŏn, notamment pour ses talents de charpentier de marine. En 1421, la

continuèrent à accoster dans les îles coréennes, pour la plupart vidées de leur population et échappant souvent à la surveillance des autorités, pour en exploiter le bois de construction. Il fut ainsi rapporté à la cour en 1421 que des navires japonais avaient été aperçus dans les eaux archipélagiques du Chōlla. Lorsque le roi en demanda la raison possible à ses ministres, Yi Sunmong (李順蒙 ; 1386-1449) expliqua qu'il avait participé à l'expédition contre Tsushima en 1419 et constaté de ses yeux que l'île était pauvre en ressources forestières, et que par conséquent les Japonais étaient nombreux à venir dans les îles du Chōlla pour y construire leurs navires³¹³⁰. En 1426, le célèbre chef pirate Sōda Saemontarō³¹³¹ reçut de la cour l'autorisation de faire construire un navire à Pusanp'o (富山浦 ; actuelle ville de Pusan³¹³²). Si les sources ne nous disent rien du type de navire que ces Japonais construisaient au Chosŏn, il est peu vraisemblable qu'il s'agisse de pirogues à bordages apparentées aux navires représentés sur le *Jingū kōgō engi*. En effet, ces navires requéraient pour la coque monoxyle un large tronc de camphrier, une essence très rare en Corée. Les îles coréennes abondaient surtout en bois de pin, dont le diamètre dépasse rarement les 50 cm après un siècle de croissance³¹³³, et à partir duquel étaient probablement façonnées des planches pour construire un navire à structure complexe (*kōzōsen* 構造船). Plusieurs documents coréens attestent d'ailleurs de l'utilisation du bois de pin par les charpentiers de marine japonais. Ainsi, en 1445, les autorités du Chōlla rapportèrent à la capitale qu'« il n'y a rien de plus essentiel pour les mesures de contrôle des Japonais que les navires de guerre, mais le bois de pin pour la construction navale est presque entièrement épuisé, aussi peut-on s'inquiéter. Récemment, quelqu'un a rapporté : "il y a beaucoup de bois pour la construction navale à Hūksan, les Japonais y vont et

cour lui décerna une maison, des vivres et deux esclaves, car il était « un excellent constructeur de navires » (次郎, 善造舟楫者). Cf. CWS : 1421.7.20 [2].

³¹³⁰ CWS : 1421.8.24 [3]. Cette remarque concernant le manque de bois à Tsushima est surprenante étant donné que l'île est presque entièrement couverte de montagnes. Sans doute faut-il y voir le résultat de plusieurs décennies de construction navale pour satisfaire aux besoins tant de la piraterie que des autres activités maritimes (pêche, commerce, transport, etc.), et explique *a fortiori* l'attrait des charpentiers de marine japonais pour les îles coréennes. Les spécialistes de l'histoire nautique japonaise considèrent que l'évolution vers des navires entièrement construits à partir de planches fut entre autres facteurs motivée par la pénurie de camphriers assez larges et droits pour servir de base aux pirogues à bordages qui existaient depuis l'Antiquité (ADACHI Yūsuke, 1998 : 32). Notons par ailleurs qu'en 1435, le seigneur de Hirado dépêcha au Chosŏn le marchand coréen Kim Wŏnjin (cf. *infra*, p. 729) pour demander à la cour le droit d'abattre du bois de construction navale dans les îles de la péninsule (CWS : 1435.8.16 [5]), signe que la demande pour le bois coréen au Japon dépassait la seule île de Tsushima et s'étendait jusqu'à la zone de Matura, couvrant ainsi les principaux foyers de la piraterie japonaise.

³¹³¹ Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

³¹³² CWS : 1426.7.7 [2].

³¹³³ KANG Chint'ae (et al.), 2019 : 603.

viennent pour construire des navires". Si tel est le cas, alors les Japonais s'emparent des ressources de notre pays, ce qui est comme prêter des armes et donner des vivres à des pillards. On ne peut abandonner cette île³¹³⁴. » Ainsi dans la première moitié du xv^e siècle, les charpentiers japonais se rendaient fréquemment dans les îles coréennes pour exploiter le bois de pin laissé sans supervision par les autorités coréennes. Les navires japonais construits dans les îles coréennes utilisaient donc ce matériau, ce qui exclut la possibilité de construire des coques monoxyles, le tronc du pin n'étant pas assez large. Par ailleurs, la coque des navires capturés à Tsushima en 1419 possédait un revêtement extérieur en planches de pin³¹³⁵, montrant que ce bois était largement utilisé pour la construction navale locale dès les années 1410. Les navires japonais, ou en tout cas ceux construits dans le nord-ouest de Kyūshū, avaient par conséquent adopté dès le début du xv^e siècle au plus tard une structure complexe reposant sur l'utilisation de planches pour façonner la coque. Quant à la structure de cette coque, si l'on suppose qu'elle s'apparentait à celle des navires décrits par Sin Sukchu, on ignore si elle possédait un fond plat à la manière des navires coréens, ou bien une quille, comme les navires chinois. La première option paraît cependant la plus probable compte tenu de la description contenue dans le *Chouhai tubian* et de l'architecture navale japonaise plus tardive³¹³⁶. Plusieurs chercheurs ont en effet remarqué des similitudes entre la structure des coques traditionnelles coréennes et celles que l'on observe au Japon à partir de l'époque d'Edo³¹³⁷. La coque des *bezaisen* (弁才船), un type de navires qui se répandit dans le Japon à partir du xvii^e siècle et se poursuivit jusqu'au début du xx^e siècle, possède des traits communs avec les navires coréens, notamment la présence d'un fond plat (appelé *kawara* 航 en japonais) composé de trois planches épaisses et l'utilisation de baux transversaux pour assurer la solidité de la coque. Cette structure avec une sole en trois planches est remarquablement similaire à celle des épaves de la fin du Koryō³¹³⁸ et du début du Chosŏn connues à ce jour. La forme de la sole, l'inclinaison du galbord³¹³⁹ et la forme des baux transversaux des *bezaisen*

³¹³⁴ 制倭之策, 無踰戰艦, 而船材松木將盡, 實爲可慮。近有人啓: "黑山島多有船材, 倭人來往造船。" 若然則我國之利, 倭人得之, 是無異借寇兵而資寇糧, 此島不可棄也 (CWS : 1445.7.26 [2]).

³¹³⁵ CWS : 1431.5.14 [2].

³¹³⁶ KIMURA Jun, 2016 : 42-43.

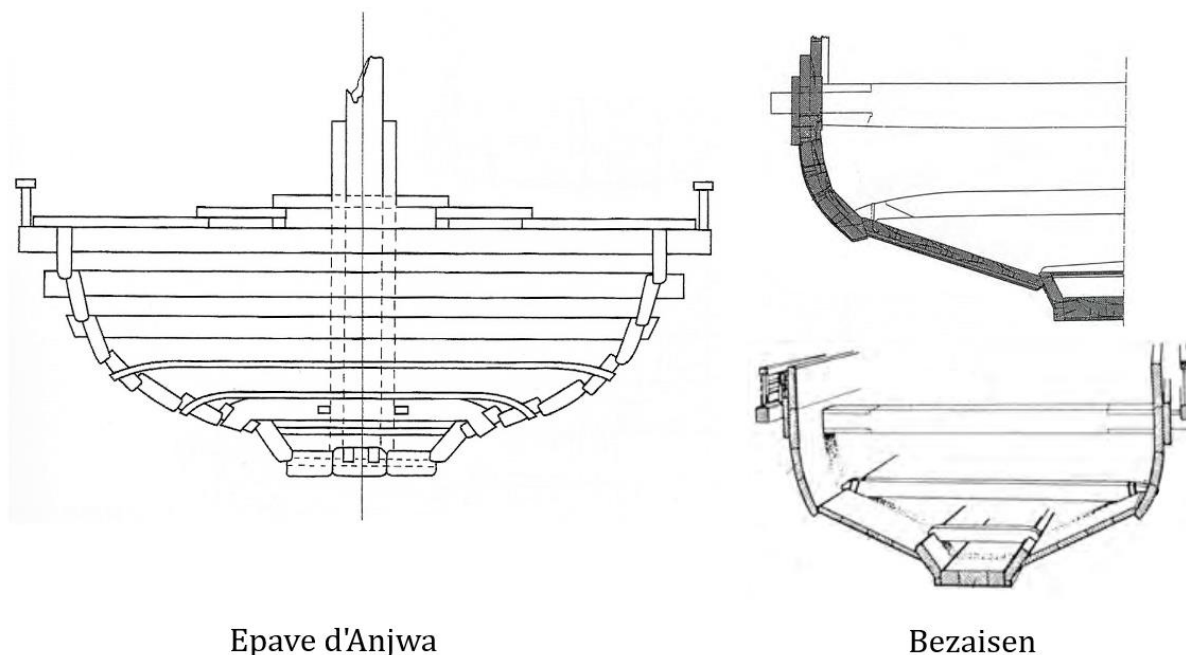
³¹³⁷ KIMURA Jun, 2016 : 42-43.

³¹³⁸ Il diffère en revanche de la structure de la coque des épaves datant du début du Koryō, telles que l'épave de Sibidongp'ado et Wando, qui possédaient en guise de galbords des bordés de bouchain en L qui disparaissent à partir du XIII^e siècle au plus tard (cf. *supra*, « I.1.C.1 Les navires à fond plat du Koryō »).

³¹³⁹ Le galbord est la virure qui fait la jointure entre la quille (ou dans le cas présent, de la sole) et les bordés.

présentent des similitudes évidentes avec l'épave d'Anjwa, datée de la fin du XIV^e siècle, suggérant ainsi un transfert technologique de la Corée vers le Japon.

Figure 60 : Comparaison de la coque de l'épave d'Anjwa (fin XIV^e siècle) et la structure interne de bezaisen du XIX^e siècle (d'après ISHII Kenji, 1983 et MUSEE DES SCIENCES MARITIMES, 2010)



La forme du *kawara* des *bezaisen* pourrait expliquer les disparités apparentes entre les descriptions de Zheng Ruoceng et Sin Sukchu : le premier, comparant la coque des navires japonais aux navires à quille chinois, explique qu'ils ont un fond plat, tandis que Sin Sukchu, qui dresse une comparaison avec les grands navires militaires du Chosŏn, explique que « leur base est étroite ». Il faudrait ainsi comprendre que le fond des navires japonais n'était pas constitué d'une quille, mais qu'il était malgré tout relativement étroit, une forme qui correspond à celle du *kawara* des navires *bezaisen*. Notons que si les planches du *kawara* sont assemblées par un jeu de clous et d'agrafes en fer, et non pas à l'aide de chevilles de bois traversantes, comme c'est le cas des navires coréens, ce type d'assemblage par chevilles de bois traversantes se retrouvait encore au XX^e siècle dans les radeaux employés par les pêcheurs de Tsushima³¹⁴⁰, autre indice de l'introduction de ces techniques coréennes dans l'archipel japonais. La possibilité d'une influence coréenne sur

³¹⁴⁰ DEGUCHI Akiko, 1992 : 490-491.

la construction navale japonaise a déjà été envisagée par les spécialistes de l'histoire nautique, mais aucune hypothèse crédible concernant l'époque de ces transferts technologiques n'a à ce jour été avancée. Certains chercheurs ont par exemple émis l'idée qu'un tel transfert aurait pu se produire dès l'Antiquité³¹⁴¹. Le *Nihon Shoki* (日本書紀 ; *Chroniques du Japon*, 720) rapporte en effet que vers l'an 400, le roi du Silla aurait envoyé au Japon des charpentiers de marine pour aider l'empereur du Yamato à reconstruire sa flotte, et que ces charpentiers s'établirent ensuite au Japon³¹⁴². Si l'on peut en effet supposer que des techniques coréennes furent introduites au Japon à ce moment, on ne sait que bien peu de choses concernant la construction navale coréenne à cette époque³¹⁴³. Par ailleurs, les coques à fond plat et à baux transversaux ne peuvent pas avoir été introduites au Japon avant l'apparition dans le pays de navires à structure complexe, faites de planches, une évolution qui comme nous venons de l'expliquer ne semble pas avoir été amorcée avant la fin du XIV^e siècle ou tout début du XV^e siècle³¹⁴⁴. Or, nombre de charpentiers japonais se rendaient à cette même époque dans les îles du rivage coréen pour y construire des navires en bois de pin. Il semblerait donc naturel qu'en adoptant les matériaux de la construction navale coréenne, les charpentiers japonais aient également adopté les techniques éprouvées pour travailler ces matériaux. En outre, il est tout-à-fait possible que parmi les milliers de Coréens enlevés par les pirates au fil des décennies se trouvaient des charpentiers de marine, qui furent ensuite employés dans les chantiers navals au Japon, voire même dans les îles coréennes. Les sources officielles du Chosŏn laissent clairement entrevoir un attrait des gens de Tsushima pour les techniques de construction coréennes. En 1413, Sasakuri Sakō (篠栗榮 ; ?-?), fils adoptif de Sō Sadashige³¹⁴⁵, demanda à la cour du Chosŏn qu'on lui fournisse des vivres pour construire

³¹⁴¹ KIMURA Jun, 2016 : 43.

³¹⁴² *Nihon shoki* : 10, an 31 de Ōshin 応神.

³¹⁴³ ISHII Kenji, 1983 : 9.

³¹⁴⁴ On peut par exemple s'en convaincre en observant les navires représentés sur le rouleau peint *Mōko shūrai ekotoba* (蒙古襲来絵詞 ; *Récit illustré des invasions mongoles*, 1293), dépeignant les combats contre les troupes des Yuan durant la tentative d'invasion mongole de 1281. Tous les navires japonais dépeints sur ce rouleau possèdent en effet une coque monoxyle, y compris ceux des seigneurs Shōni et Shimazu, principaux généraux des forces japonaises. Bien que leurs navires étaient les plus grands de ceux qui sont représentés sur le rouleau, leur capacité ne dépassait probablement pas les 30 tonnes de port en lourd (ISHII Kenji, 1983 : 33). S'il existait à la fin du XIII^e siècle des navires à plus fort tonnage, il ne fait aucun doute que ces puissants seigneurs en auraient eu à leur disposition, à l'instar du navire Kasugamaru du seigneur Ōtomo un siècle plus tard (cf. *supra*, p. 705).

³¹⁴⁵ ARAKI Kazunori, 2017 : 54-55. Il apparaît dans ce passage sous le nom de « Yōngsaeng de la province de Tsushima » (*Taemaju Yōngsaeng* 對馬州榮生).

un navire³¹⁴⁶. Si ce passage ne dit rien du type de navire dont il s'agit, ni même du lieu où il devait être construit, Sadashige demanda lui-même en 1415 que la cour du Chosŏn lui envoie un charpentier de marine³¹⁴⁷, aussi est-il clair qu'il existait à Tsushima une demande pour ces techniciens coréens. Il appert donc que l'origine des transferts techniques de la Corée vers le Japon doit être recherchée dans les réseaux pirates, diplomatiques et commerciaux qui se développèrent entre le Japon et la Corée au début du xv^e siècle, plutôt que durant l'Antiquité.

Comme nous l'avons expliqué plus haut, ces échanges fonctionnaient dans les deux sens, les autorités du Chosŏn observant également avec grand intérêt les techniques employées par les charpentiers japonais, mais aussi la construction navale chinoise, largement en avance sur ses homologues coréens et japonais. Or, il semble que les charpentiers japonais furent également sensibles aux techniques éprouvées de la Chine. Les planches de revêtement extérieur susmentionnées furent selon toute vraisemblance inspirées de l'architecture navale chinoise³¹⁴⁸, de même que les « gouvernails » latéraux employés par les navires japonais dans les années 1410, un terme qui selon toute vraisemblance fait référence à des ailes de dérive³¹⁴⁹. Les ailes de dérive sont des planches pivotantes fixées de chaque côté du navire afin de stabiliser et réduire sa dérive latérale. Elles sont généralement employées sur des navires à fond plat pour remplacer la quille. Aucun autre texte ni document iconographique ne mentionne leur usage au Japon, mais on sait qu'elles étaient fréquemment employées en Chine depuis le viii^e siècle au moins³¹⁵⁰. Il est ainsi probable que la technique ait été transmise au Japon par les émigrés chinois, puis introduite au Chosŏn par les marins japonais. Le cas de ces ailes de dérive illustre ainsi la circulation des techniques en mer de Chine au début du xv^e siècle et le rôle joué par les réseaux pirates dans ces circulations. Les techniques de construction navale

³¹⁴⁶ CWS : 1413.3.29 [2]. Nous supposons que ces vivres devaient servir à recruter les charpentiers et ouvriers.

³¹⁴⁷ CWS : 1415.9.2 [1] : « Sō Sadashige dépêche un émissaire pour présenter des produits locaux, et demande en outre qu'on lui envoie quelqu'un pour lui construire un navire » (宗貞茂使人來獻土物, 兼請遣人造船).

³¹⁴⁸ La coque du Sin'an était par exemple couverte d'une couche de planches de 10 à 20 millimètres d'épaisseur. (KIMURA Jun, 2016 : 120-121). Ce type de revêtement (appelé *tsutsumiita* 包板 en japonais) se retrouve également dans la construction navale japonaise plus tardive, notamment sur les *bezaisen* de l'époque d'Edo. Cf. MUSEE DES SCIENCES MARITIMES, 2010 : 12-21.

³¹⁴⁹ Cf. *supra*, p. 644.

³¹⁵⁰ Les navires de la baie de Hangzhou ou de Nanjing, par exemple, en étaient fréquemment équipés. Cf. NEEDHAM, Joseph, 1971 : 618-619 ; RONAN, Colin A., NEEDHAM, Joseph, 1986 : 203-205 ; KIMURA Jun, 2016 : 62-63.

développées pour les besoins de la piraterie adaptèrent ainsi des éléments issus des traditions coréennes et chinoises, et transmirent de plus une partie de ces techniques nouvellement développées au Chosŏn, contribuant au renouveau de la construction navale coréenne décrit plus haut.

Il nous semble donc que les bases de la piraterie furent le principal creuset de l'évolution navale japonaise du début de l'époque de Muromachi. Ces populations avaient un constant besoin de navires de grande taille adaptés à la navigation hauturière, aussi est-il hautement probable que les grands navires qui se répandirent dans le reste du Japon au ^{xv}^e siècle trouvèrent leur origine dans les îles du nord-ouest de Kyūshū, sous l'impulsion de la grande piraterie. On ne saurait exagérer l'importance de cette évolution navale japonaise pour l'histoire de la mer de Chine orientale, car elle permit aux marins japonais de s'émanciper de leurs homologues chinois et d'aller et venir librement et régulièrement entre les côtes japonaises, chinoises et coréennes pour la première fois de l'histoire³¹⁵¹. L'amélioration des techniques nautiques japonaises au cours de la seconde moitié du ^{xiv}^e et surtout début du ^{xv}^e siècle fut ainsi l'un des éléments moteurs de la profonde transformation des dynamiques économiques en mer de Chine orientale. La piraterie apparaît ainsi comme moteur de l'innovation technique, un aspect qui n'est du reste pas propre à cette époque et à cette mer. Il en fut par exemple de même sur le pourtour de la mer Égée dans l'Antiquité, quand les pirates helléniques développèrent pour répondre à leurs propres besoins de nouveaux types de navire, dont la *hemiolia* est le plus emblématique. Galère de faible tonnage, légère et rapide, la *hemiolia* répondait de façon plus adéquate aux besoins spécifiques des tactiques navales employées par ces groupes lors de leurs actions³¹⁵². Un phénomène similaire se serait donc produit sur les côtes japonaises, et les types de navires résultant de ces innovations — en partie inspirées des techniques chinoises et coréennes — furent ensuite employés pour les besoins du transport et du commerce tant à l'intérieur de l'archipel qu'à l'étranger. D'un tonnage largement supérieur à ceux qui circulaient jusqu'alors le long des côtes japonaises, ils participèrent ainsi à l'essor des circulations économiques dans le détroit de Corée, entre les côtes du Chosŏn et Kyūshū.

³¹⁵¹ FARRIS, William, 2009 : 276.

³¹⁵² GABRIELSEN Vincent, 2001 : 223-224.

III.3.B.3 Le port de Hakata et les réseaux pirates

En tant que première ville portuaire du Japon, Hakata ne resta pas en retrait du dynamisme économique qui se développa dans le détroit de Corée. Nous avons eu l'occasion d'évoquer, dans la partie précédente de cette étude, la place de Hakata dans les réseaux pirates durant la seconde moitié du ^{xiv}^e siècle. Quoique les sources soient laconiques à ce sujet, quelques passages du *Koryōsa* laissent entrevoir le fait que certains chefs pirates étaient implantés dans la baie de Hakata, à l'instar du « commandant de Hakata », qui dirigeait une armée pirate en 1377 et qui fut tué dans les combats contre les troupes du Koryō³¹⁵³. Toutefois, les sources coréennes notent qu'en 1386, Hakata renvoya au Koryō 150 prisonniers enlevés par les pirates, un revirement que nous avons imputé à l'activité d'Imagawa Ryōshun qui, après avoir balayé la majeure partie des forces de la cour du Sud au Higo, eut davantage le loisir de s'atteler au problème de la piraterie dans la baie de Hakata³¹⁵⁴. Au-delà de cette année, il est difficile de dire si les groupes « marchands » de Hakata continuèrent à jouer un rôle dans la piraterie. Peut-être alimentèrent-ils les rangs des pirates qui réapparurent sur les rivages chinois durant ces années, mais on ne peut au mieux que le spéculer. En revanche, il ne fait que peu de doutes que certains d'entre eux se livrèrent à la contrebande sur les côtes chinoises. Nous avons en effet cité le cas du marchand de Hakata Koizumi (肥富), qui convainquit le shogun Yoshimitsu de dépêcher une nouvelle ambassade en Chine et qui fut ainsi nommé par ce dernier second de l'ambassadeur. Il est probable qu'il mit ses propres navires au service de l'ambassade. Or, selon le *Zenrin kokuhōki*, Koizumi revint de Chine « en l'an 1 de l'ère Ōei » (1394³¹⁵⁵), à un moment où les relations entre le Japon et la Chine étaient au point mort. S'il se rendit en Chine à cette époque, cela ne peut-être qu'en tant que marchand clandestin, ou bien avec les flottes pirates qui ravageaient le Jiangnan. Nous recensons d'ailleurs une attaque dans le sud du Zhejiang au début de 1394, par une flotte japonaise (ou sino-japonaise) composée de neuf navires³¹⁵⁶.

³¹⁵³ Cf. *supra*, p. 355.

³¹⁵⁴ Cf. *supra*, p. 358.

³¹⁵⁵ TANAKA Takeo, 1982 : 66-67 ; VON VERCHUER, Charlotte, 2002 : 280 ; HASHIMOTO Yū, 2015 : 117-118.

³¹⁵⁶ CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1394 ; *Jiajing Ningbofuzhi* : j.22, « livre de la défense maritime » (海防書), 1394.2.

Si l'on ignore si les potentats de Hakata continuèrent à se livrer à la piraterie au xv^e siècle, on sait toutefois que le port de Hakata demeura l'un des principaux débouchés pour le butin des flottes pirates, un fait qui est suggéré par les circulations des esclaves ramenés par les pirates. Après le renvoi de prisonniers de 1386, le port n'apparaît guère dans les sources coréennes jusqu'au début du xv^e siècle, mais dès 1400, l'abbé du monastère de Jiun (慈雲寺), un des nombreux monastères de la ville, renvoya des prisonniers coréens au Chosŏn³¹⁵⁷, signe que de nombreux captifs étaient encore présents dans le port. Nous connaissons dans les grandes lignes quelques parcours de captifs au Japon, qui nous renseignent un tant soit peu sur la place du port dans les circulations maritimes induites par la piraterie. Tout d'abord, mentionnons le cas du Chinois Guan Yinbao (觀音保 ; ?-?), qui en 1447 fut renvoyé au Chosŏn par un marchand de Hakata connu sous nom bouddhique de Sōkin³¹⁵⁸ (ou Shūkin ; 宗金 ; ?-1454). Sōkin est sans doute l'un des plus célèbres marchands de Hakata durant la première moitié du xv^e siècle, autant dans les échanges avec la Chine des Ming qu'avec le Chosŏn³¹⁵⁹. Sōkin portait dans les sources des titres tels que *Sekijō kanji* (石城管事) ou *Sekijō shōri* (石城小吏³¹⁶⁰), qui désignaient un administrateur de la ville de Hakata³¹⁶¹. Il fut également chargé de représenter les affaires du seigneur Ōtomo (大友氏) et opérait également des navires marchands entre Hakata et le Kansai. Il fut envoyé au Chosŏn en tant qu'ambassadeur du shōgun Yoshinori (足利義教 ; 1394-1441) en 1429, et participa à la première ambassade aux Ming depuis leur interruption en 1432-1433, et peut-être aussi à celle de 1435-1436³¹⁶². On sait qu'il joua également un rôle central dans les échanges nippon-coréens consécutifs à l'expédition du Chosŏn contre Tsushima en 1419, agissant pour le compte des Shibukawa auprès du shōgun Yoshimochi et escortant l'ambassadeur coréen Song Hūigyōng de Hakata à Kyōto³¹⁶³, affaires qui illustrent sa maîtrise des routes maritimes de la mer Intérieure. Sōkin était donc un des personnages les plus influents à Hakata, mais il n'apparaît dans les sources qu'à partir de 1420, à une époque où il était déjà solidement

³¹⁵⁷ CWS : 1399.9.10 [12] ; 1401.9.29 [1].

³¹⁵⁸ CWS : 1447.5.26 [2].

³¹⁵⁹ Nous ignorons son nom laïque, mais il faisait partie du clan étendu des Fujiwara (藤原). Ses descendants prirent le nom de Sō, mais ils n'ont aucun lien de parenté avec les Sō de Tsushima.

³¹⁶⁰ Sekijō était un autre nom pour désigner Hakata.

³¹⁶¹ Ce titre n'est pas sans évoquer le « commandant de Hakata » (*Paegadae manho* 霸家臺萬戶) qui dirigeait un groupe pirate en 1377. Cf. *supra*, p. 355.

³¹⁶² SAEKI Kōji, 2015 : 134-138 ; LEWIS, James, 2003 : 88-90.

³¹⁶³ Cf. *supra*, p. 652.

établi, de sorte que nous ignorons tout de la manière dont il acquit tant d'influence. Se livrait-il à la contrebande en Chine ? Participait-il aux campagnes pirates ? Se contentait-il d'écouler les diverses cargaisons dans le reste du Japon ? Les sources sont désespérément muettes à ce sujet.

Lorsque Sōkin renvoya Guan Yinbao au Chosŏn en 1447, ce dernier expliqua qu'il habitait autrefois à la garde de Jinshan (*Jinshan-wei* 金山衛), mais qu'à l'âge de quatorze ans, il avait été capturé par les pirates japonais et emmené à Hakata, où il resta pendant une trentaine d'années. Finalement, il profita de la traversée de Sōkin au Chosŏn pour être renvoyé en Chine. Pour Kawagoe Yasuhiro, il est probable que cet individu était à l'origine un apprenti officier de la garde de Jinshan, et qu'il avait été capturé par les pirates lorsque ceux-ci attaquèrent la garde en 1418³¹⁶⁴. Cet exemple suggère donc que la flotte de cent navires qui attaqua le Jiangnan en 1418 entretenait des liens commerciaux avec Hakata, voire que certains pirates étaient issus de la baie de Hakata. Comme nous l'avons vu, on recense dans les années 1410 deux grandes flottes pirates, la première composée d'une trentaine de navires, principalement issus de Tsushima et Iki et qui se concentrait sur les rivages du nord de la Chine, tandis qu'une seconde, bien plus grande, ciblait en priorité les côtes du Jiangnan³¹⁶⁵. C'est précisément cette seconde flotte qui enleva Guan Yinbao. Il ne fut d'ailleurs pas le seul, puisque l'on connaît aussi le cas de Qu Xiang (翹祥 ; ?-?), fils de Qu Liang (翹亮 ?-1418), capitaine de la garde de Jinshan. Qu Liang fut tué durant le raid de 1418, et son fils, alors âgé de quatorze ans, fut enlevé et revendu au Japon. Fort heureusement pour Qu Xiang, son maître, qui comprenait le chinois, se prit d'affection pour lui et pourvut à son éducation. Qu Xiang devint un notable local, et fonda sa propre famille. Il n'oublia toutefois jamais sa terre natale, et en 1432, il profita de la première ambassade du shogun Yoshinori aux Ming pour rentrer en Chine³¹⁶⁶ (ambassade à laquelle le marchand Sōkin participa lui-aussi). Malheureusement, les sources ne précisent pas où il avait été vendu au Japon, mais il est possible, en traçant un parallèle avec Guan Yinbao, qu'il fut lui aussi vendu sur les marchés de Hakata. Un autre cas révélateur des circulations de ces esclaves à l'intérieur du Japon est celui de Zhang Delian (張德廉 ; ?- ?), originaire du district de Tiantai (天台) à Wenzhou (温州) au Zhejiang.

³¹⁶⁴ KAWAGOE Yasuhiro, 1999 : 104-105.

³¹⁶⁵ Cf. *supra*, « III.1.B.2 L'émergence de deux grandes flottes ».

³¹⁶⁶ KAWAGOE Yasuhiro, 1999 : 99-104.

Selon les travaux de Tamamura Takeji, Zhang Delian³¹⁶⁷ aurait été victime d'un raid pirate et amené au Japon comme captif, où il se fit moine et séjourna à Kyōto avant de rentrer en Chine avec l'ambassade de 1434³¹⁶⁸. Selon plusieurs poèmes composés par des moines japonais à son sujet, il aurait séjourné dans le pays pendant douze années au total, ce qui placerait son arrivée en 1422. Sa présence à la capitale est d'ailleurs rapportée dès cette année dans les sources japonaises³¹⁶⁹. Or, le recueil d'écrits du moine Ishō Tokugan (惟肖得巖 ; 1360-1437)³¹⁷⁰ mentionne que Zhang Delian, après sa capture en Chine, transita par Hirado et Tsushima avant d'arriver à Reisentsu (冷泉津), c'est-à-dire Hakata³¹⁷¹, où il fut racheté par une « personne compatissante » (*jinjin* 仁人) qui le libéra. Il prit alors l'habit monacal et intégra un monastère de la région de Kyōto. On peut donc en déduire que cette flotte rentra au Japon par la route directe entre les Zhoushan et les Gotō pour arriver à Hirado, puis vers Tsushima, avant que le butin, dont le captif faisait partie, soit écoulé à Hakata. Son séjour à Hirado et Tsushima fut probablement de courte durée, puisqu'il était déjà arrivé à Kyōto avant la fin de 1422, donc quelques mois seulement après sa capture³¹⁷². On peut donc en conclure que cette flotte était ainsi principalement composée de groupes originaires de Hirado et de Tsushima (raison probable du détour par cette île avant de se rendre à Hakata, pourtant plus proche de Hirado) qui écoulèrent le fruit de leurs rapines sur les marchés de Hakata. Notons que Zhang Dalian ne fut probablement pas le seul à suivre cet itinéraire, puisque les sources notent qu'un autre Chinois nommé Xieliang (謝良 ; ?-?) fut capturé en même temps que lui et devint moine du Kenninji (建仁寺) à Kyōto³¹⁷³.

Le nombre de ces captifs chinois au début du xv^e siècle était tel que leurs tourments en vinrent même à inspirer une pièce de théâtre nō, intitulée *Tōsen* 唐船 (« navire chinois »), vraisemblablement composée dans les années 1430 et narrant l'histoire d'un

³¹⁶⁷ Zhang est son patronyme, et Delian (jap. Tokuren) est son nom de religieux.

³¹⁶⁸ TAMAMURA Takeji, 1976 : 403.

³¹⁶⁹ TAMAMURA Takeji, 1976 : 403-404. Une flotte attaqua justement la région de Wenzhou et Taozhu (juste à côté du district de Tiantai) en 1422 (CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1422), aussi est-il probable qu'il fût enlevé à cette occasion.

³¹⁷⁰ Ishō Tokugan (惟肖得巖), *Tōkai keika shū* 東海瑤華集 (Recueil des fleurs splendides de la mer de l'Est), « Commentaire illustré du chant des "Oies sauvages atterrissant sur la plage" » (平沙落雁圖絃), cité dans TAMAMURA Takeji, 1976 : 399.

³¹⁷¹ Reisentsu pouvait désigner Hakata dans son ensemble, ou simplement un quai du port, qui correspond à l'actuel quartier de Reisenmachi (冷泉町) de Fukuoka, à côté du sanctuaire Kushida 櫛田神社.

³¹⁷² TAMAMURA Takeji, 1976 : 403-404.

³¹⁷³ TAMAMURA Takeji, 1976 : 404.

Chinois, dénommé Sokei Kannin (祖慶官人), qui fut pris par les pirates, ramené au Japon et vendu au seigneur de Hakozaki (箱崎), c'est-à-dire l'abbé du sanctuaire de Hakozaki, à côté de Hakata. Chargé de surveiller le bétail de son maître, il y fonda une nouvelle famille et y vécut pendant treize années, jusqu'à ce que ses enfants chinois, venus à sa recherche, parviennent à obtenir sa libération et le ramènent avec sa seconde famille dans sa Chine natale³¹⁷⁴. Nous ignorons si cette histoire est basée sur des faits réels, mais il est indéniable qu'elle reflète en tout cas le contexte de la première moitié du xv^e siècle. Le fait que ce personnage soit ainsi revendu au sanctuaire de Hakozaki montre que la baie de Hakata était largement reconnue au Japon comme la plaque tournante du trafic des esclaves chinois, et confirme donc ce que nous laissent entrevoir les sources.

Il ressort ainsi que le port de Hakata était encore fréquenté dans la première moitié du xv^e siècle par de nombreux pirates, qui, s'ils n'étaient pas nécessairement basés à cet endroit, écoulaient leurs cargaisons (esclaves compris) sur les marchés de la ville, avant que les marchands locaux – dont Sōkin est sans doute le plus emblématique – n'aillent les revendre dans le reste du pays. Les marchands de Hakata jouaient ainsi le rôle d'intermédiaires entre les groupes pirates et le reste du pays, et l'on peut supposer qu'ils écoulaient également une partie de ces cargaisons vers la Corée, les marchands comme Sōkin s'y rendant fréquemment à partir des années 1410 au plus tard³¹⁷⁵. Dans un contexte de développement des échanges dans le détroit de Corée, le rôle des intermédiaires, possédant un réseau de connaissances des deux côtés du détroit, en vint ainsi à revêtir au début du xv^e siècle une importance nouvelle.

III.3.B.4 Intermédiaires et interprètes : le monde de l'entre-deux

Un tel foisonnement d'activité entre deux aires géographiques caractérisées par des usages linguistiques et culturels différents requérait l'entremise d'intermédiaires professionnels, capables de mener à bien les échanges : marchands, interprètes, négociateurs ou encore diplomates, nombreux furent ceux qui parvinrent à améliorer

³¹⁷⁴ TANAKA Takeo, 1982 : 99-101 ; HORIMOTO Kazushige, 2008 : 10 ; YIP, Leo Shingchi, 2016 : 164-166.

³¹⁷⁵ La première mention d'une visite de Sōkin au Chosŏn date de 1420 (CWS : 1420.11.25 [3]), mais il est probable qu'il fréquentait déjà les ports de la péninsule dans les années 1410 au plus tard.

considérablement leur situation grâce à leur capacité à jouer les entre-deux. Ces intermédiaires furent souvent parties prenantes du renouveau des échanges, et nombre d'entre eux possédaient un réseau de connaissances à cheval sur le Japon et le Chosŏn, réseau dont les pirates faisaient bien souvent partie. Leur rôle ayant bien souvent été déterminant pour amorcer la transition de la période de la grande piraterie à l'époque du renouveau commercial, il nous paraît essentiel de présenter les personnages les plus représentatifs de cette nouvelle catégorie sociale. Ce faisant, nous espérons mettre en relief certains des réseaux humains et économiques qui se mirent en place dans la première moitié du xv^e siècle, et leurs liens éventuels avec les réseaux pirates.

Commençons donc par aborder le cas de P'yŏng Tojŏn (平道全 ; ?-?), un des acteurs centraux des échanges entre le Chosŏn et Tsushima durant les années 1400 et 1410. Si l'on ne sait rien de son identité au Japon, il était en revanche un proche vassal de Sō Sadashige, dont il avait la confiance, une proximité qu'il continua à cultiver durant ses années au Chosŏn. Il apparaît dans les sources à partir 3^e mois de 1407, dépêché auprès de la cour du Chosŏn par Sadashige. Il présenta ainsi au nom de suzerain des présents diplomatiques ainsi que des prisonniers coréens capturés par les pirates. Une des grandes particularités de cette ambassade est que P'yŏng Tojŏn avait également reçu la mission de négocier le droit pour Sadashige d'installer ses gens sur l'île d'Ullŭng³¹⁷⁶, une demande probablement motivée par la perte d'une partie de ses terres au Chikuzen suite à la défaite des Shōni un peu plus tôt. Les Sō se retrouvèrent ainsi davantage dépendants des importations de céréales depuis la péninsule coréenne³¹⁷⁷. La tâche confiée à P'yŏng Tojŏn était donc d'une importance cruciale pour Sadashige, mais fut toutefois refusée par la cour coréenne. Il ne s'agit cependant pas d'un échec total des négociations, car à partir de cette année-là, les quantités de céréales de riz et de fèves décernées par le Chosŏn à Sadashige augmentèrent drastiquement, pour atteindre les 500 à 600 *sŏk* annuels³¹⁷⁸.

Il semble que P'yŏng Tojŏn ne rentra pas à Tsushima une fois ces négociations effectuées, mais qu'il demeura à la cour coréenne de façon définitive. Au 7^e mois de la même année, la cour, qui le considérait comme un « transfuge du Japon » (*Ilbon'in ji t'uhwaja* 日本人之投化者), lui décerna la charge de « Sous-directeur surnuméraire du

³¹⁷⁶ CWS : 1407.3.16 [1].

³¹⁷⁷ ARAKI Kazunori, 2007, p.32-33 ; MATSUO Hiroki, 2014, p. 130.

³¹⁷⁸ ARAKI Kazunori, 2017, p.51-52.

Bureau des Viandes » (*wŏn'oe sajae sogam* 員外司宰少監³¹⁷⁹). Comme le fait remarquer Matsuo Hiroki, rares étaient les Japonais à recevoir des charges civiles, la plupart des pirates repentis recevant des charges militaires telles que « Mestre de camp » (*hogun* 護軍)³¹⁸⁰. P'yŏng Tojŏn ne conserva toutefois pas cette charge longtemps, puisqu'à partir de 1408, il porta lui aussi le titre de Mestre de camp³¹⁸¹. Il est probable que le séjour prolongé de P'yŏng Tojŏn fut le résultat de la demande de Sadashige lui-même, qui désirait par-là disposer d'un canal de communication permanent avec la cour du Chosŏn³¹⁸². P'yŏng Tojŏn devint ainsi en quelque sorte le premier ambassadeur résident du Japon en Corée, tout en allant et venant entre Tsushima et Hanyang³¹⁸³.

Les relations de Sadashige avec la cour coréenne connurent un refroidissement en 1409, suite à l'arrestation des deux navires marchands chargés d'objets pillés en Chine et portant deux passeports signés de la main de Sadashige. Les autorités coréennes soupçonnèrent ces deux navires de piraterie et Sadashige d'être impliqué dans leurs activités³¹⁸⁴. La cour désira alors faire espionner Sadashige afin de démêler le vrai du faux³¹⁸⁵. P'yŏng Tojŏn fut lui-même envoyé à Tsushima³¹⁸⁶, mais il fut à son retour envoyé, lui, son fils Manggo (望古) et huit de ses hommes dans le Kyŏngsang, dans le Chŏlla et dans le Kangwŏn sous prétexte de défendre les côtes contre la piraterie³¹⁸⁷, alors qu'aucune flotte n'était en activité à cette époque de l'année. Les sources stipulent que le but de la manœuvre était d'éloigner P'yŏng Tojŏn et ses hommes de la capitale, car on ne pouvait lui faire confiance. Sadashige, face à l'attitude du Chosŏn, dont les envois de céréales avaient nettement diminué, envoya une lettre à P'yŏng Tojŏn l'autorisant à rentrer dans l'île³¹⁸⁸. Cela aurait signifié la fin de la coopération des autorités de Tsushima dans la lutte contre la piraterie, ce à quoi le Chosŏn ne put se résoudre³¹⁸⁹. La cour dépêcha ainsi une ambassade à Tsushima, envoyant à nouveau d'importants volumes de

³¹⁷⁹ CWS : 1407.7.15 [4]. Ce titre ne lui donnait probablement pas accès à une charge réelle (ce bureau était en charge de l'approvisionnement du palais en viandes, poissons, sel, torches, etc.).

³¹⁸⁰ MATSUO Hiroki, 2014, p. 130.

³¹⁸¹ CWS : 1408.11.16 [3].

³¹⁸² MATSUO Hiroki, 2014, p. 130.

³¹⁸³ CWS : 1408.11. 16 [3].

³¹⁸⁴ CWS : 1409.3.16 [3] ; cf. *supra*, p. 695.

³¹⁸⁵ CWS : 1409.4.1 [3].

³¹⁸⁶ CWS : 1409.4.21 [2].

³¹⁸⁷ CWS : 1410.2.27 [2].

³¹⁸⁸ CWS : 1410.5.13 [3].

³¹⁸⁹ ARAKI Kazunori, 2017, p. 51-52.

céréales et de légumineux à Sadashige³¹⁹⁰. La série d'évènements montrent *a posteriori* l'importance que revêtait P'yōng Tojōn dans les relations entre Tsushima et le Chosŏn à cette époque. Il demeura ainsi à Hanyang, et continua de servir diverses missions diplomatiques au Japon pour le compte de la cour coréenne. En 1412, il reçut la charge de « Grand Mestre de camp » (*taehogun* 大護軍), un des rares exemples d'un Japonais au service de la cour ayant reçu une promotion³¹⁹¹. En 1413, la cour le chargea de faire construire un navire à la japonaise pour conduire diverses expériences³¹⁹² ; en 1414, on lui fit construire une demeure aristocratique dans le Kyōngsang³¹⁹³ ; en 1415, année où il fut à nouveau promu au rang de « Maréchal de Camp » (*sanghogun* 上護軍), il fit organiser des prières pour la pluie par des moines japonais³¹⁹⁴, et renseigna la cour sur les routes maritimes jusqu'aux Ryūkyū³¹⁹⁵. P'yōng Tojōn rendait ainsi divers services à la cour du Chosŏn, mais continuait dans le même temps à entretenir d'étroites relations avec Tsushima et Sadashige. Ainsi, en 1416, le seigneur de Tsushima fit parvenir une missive à P'yōng Tojōn, lui expliquant qu'il œuvrait avec diligence pour faire interdire la piraterie sur les côtes coréennes. Son destinataire fit ainsi valoir les mérites de Sadashige auprès de la cour coréenne, qui fit envoyer à Tsushima cent *sŏk* de riz et autant de fèves³¹⁹⁶. Et quand en 1418 Sadashige tomba gravement malade, il demanda un congé pour se rendre à son chevet³¹⁹⁷.

Toutefois, la fortune de P'yōng Tojōn changea subitement en 1419. L'année en question fut marquée par une série d'attaques commises sur les côtes coréennes par une flotte pirate de grande ampleur qui faisait route vers le nord de la Chine. La cour mobilisa ses armées pour défendre son territoire, défense pour laquelle furent mobilisés P'yōng Tojōn et seize de ses hommes, également japonais³¹⁹⁸. Selon les premiers rapports qui parvinrent à la cour, l'action de P'yōng Tojōn fut couronnée de succès : dirigeant un navire de guerre, il accompagna le navire du Colonel de la marine du Kyōnggi Yun Tūkhong (尹得洪 ; 1371-1448) jusqu'à l'île de Paengnyōng, où ils rencontrèrent deux navires pirates

³¹⁹⁰ CWS : 1410.5.13 [3].

³¹⁹¹ CWS : 1412.10.17 [17] ; MATSUO Hiroki, 2014, p. 131.

³¹⁹² CWS : 1413.1.14 [1] ; cf. *supra*, « III.2.C.3 Rivaliser sur mer avec les pirates : l'expérimentation navale au Chosŏn ».

³¹⁹³ CWS : 1414.9.25 [1].

³¹⁹⁴ CWS : 1415.6.12 [2].

³¹⁹⁵ CWS : 1415.8.5 [2].

³¹⁹⁶ CWS : 1416.7.3 [7].

³¹⁹⁷ CWS : 1418.3.14 [3].

³¹⁹⁸ CWS : 1419.5.7 [1].

qui avaient été séparés du reste de la flotte. Les deux navires coréens rattrapèrent l'un des deux, celui sur lequel se trouvait le chef pirate et une soixantaine de ses hommes. Les troupes coréennes perdirent deux hommes dans les combats, mais Yun Tŭkhong parvint à capturer huit Japonais et en tua treize, tandis que P'yŏng Tojŏn en tua trois et en captura dix-huit. Le reste des ennemis se perdirent à la mer, tandis que le second navire parvint à s'échapper à la faveur de la brume. Lorsque ce rapport parvint à la cour, le roi, ravi, ordonna que l'on décernât des récompenses à Yun Tŭkhong et P'yŏng Tojŏn³¹⁹⁹. Ce dernier rentra avant Yun Tŭkhong à la capitale, présentant à la cour les armes et les prisonniers capturés. Lui et son frère cadet P'allang (八郎 jap. Hachirō ; ?-?), qui avait participé aux combats à ses côtés, ainsi que ses seize hommes de main, furent à nouveau généreusement récompensés par la cour³²⁰⁰.

Cependant, quelques jours plus tard, c'est une toute autre version des faits qui parvint à la cour. Yun Tŭkhong était en réalité parti d'abord à la poursuite des pirates, suivi de P'yŏng Tojŏn qui n'aurait pas montré de zèle. Yun Tŭkhong engagea donc seul le combat avec le navire japonais, et le défit seul. De plus, lorsque P'yŏng Tojŏn arriva, il demanda au militaire coréen d'épargner un moine japonais qu'il connaissait. P'yŏng Tojŏn s'était donc rendu à la cour pour tenter de dissimuler le détail de l'affaire, et avait bénéficié d'honneurs indus³²⁰¹. De plus, il fut rapporté que P'yŏng Tojŏn avait secrètement contacté Tsushima et aurait dit aux habitants que « le traitement [des autorités] du Chosŏn envers [eux] s'était refroidi. Que s'[ils] pillaient à nouveau les districts de la côte et [les] effrayaient, alors ils [les] traiteraient assurément comme au début³²⁰² ». En d'autres termes, ce rapport, d'origine inconnue, faisait peser sur lui la responsabilité des attaques pirates, et son attitude envers les captifs japonais ne fit que renforcer cette impression. Le roi ordonna alors que P'yŏng Tojŏn et sa famille résidant à la capitale, en tout quatorze personnes, soient envoyées à P'yŏng'yang avec le strict minimum pour vivre (quelques céréales, du sel, et une maison), et que ses hommes de main soient répartis dans la province du Hamgil (actuelle province du Hamgyŏng). Dans le même temps, alors que les autorités coréennes, en prévision de l'expédition contre Tsushima, faisaient arrêter les

³¹⁹⁹ CWS : 1419.5.23 [3].

³²⁰⁰ CWS : 1419.5.24 [3].

³²⁰¹ CWS : 1419.6.3 [3].

³²⁰² 朝鮮近來待汝等斬薄, 若更侵掠邊郡以恐動之, 則必將待之如初矣 (CWS : 1419.6.3 [3]).

Japonais résidant ou visitant les ports coréens, le fils de Tojōn, Manggo, qui se trouvait à Naeip'o (Chep'o), résista à son arrestation et fut tué³²⁰³.

Ainsi s'achevèrent, de façon abrupte, les douze années de service de P'yōng Tojōn et de son clan à la cour du Chosōn. En 1421, Kurian (仇里安 ; ?-?) envoyé par Sadamori auprès de la cour coréenne, demanda que P'yōng Tojōn soit renvoyé au Japon, ce à quoi la cour répondit que P'yōng Tojōn avait prêté allégeance au Chosōn et dépendait donc du jugement de la cour. Kurian répondit que P'yōng Tojōn était à l'origine le vassal de Sadashige et n'était que détaché auprès de la cour coréenne, mais rien n'y fit³²⁰⁴. Sadashige demanda à nouveau en 1424 le renvoi de P'yōng Tojōn et de sa famille³²⁰⁵, demande renouvelée et appuyée par Shōni Mitsusada et Sōda Saemontarō³²⁰⁶ en 1426³²⁰⁷, mais toutes ces tentatives se heurtèrent au même refus de la cour coréenne. P'yōng Tojōn demeura au Chosōn, où il finit probablement ses jours, à une date inconnue. La dernière mention qui le concerne date de 1434, lorsque le Président de droite du Gouvernement Ch'oe Yundōk (崔閏德 ; 1376-1445)³²⁰⁸ rapporta au roi Sejong qu'il vivait toujours au P'yōng'an, dans le plus grand dénuement, et demanda qu'il soit pardonné, mais des avis contraires s'élevèrent au gouvernement, estimant qu'il aurait dû être exécuté quinze ans plus tôt³²⁰⁹. Il n'est pas exagéré de dire que P'yōng Tojōn apporta une contribution essentielle au développement des relations du Chosōn avec Tsushima, profitant d'une situation avantageuse d'intermédiaire, mais sa double allégeance finit par lui être nuisible lorsque les deux partis entrèrent en conflit en 1419.

Côté coréen, d'autres intermédiaires professionnels se signalèrent dans les sources en ce qu'ils favorisèrent l'essor rapide des échanges diplomatiques et commerciaux. Les succès du coréen Yi Ye (李藝 ; 1373-1445) en la matière lui valurent de grandes distinctions. Souvent présenté comme l'un des plus grands diplomates de son époque, Yi Ye a fait l'objet de nombreux écrits, et ce, dès l'époque du Chosōn³²¹⁰. Débutant sa carrière

³²⁰³ CWS : 1419.6.1 [3] ; 1419.6.6 [2].

³²⁰⁴ CWS : 1421.4.7 [4].

³²⁰⁵ CWS : 1424.6.20 [4].

³²⁰⁶ Cf. *infra*, « III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate ».

³²⁰⁷ CWS : 1426.11.1 [5].

³²⁰⁸ Il se trouve qu'en 1419, Ch'oe Yundōk était responsable de la capture des Japonais des ports coréens en prévision de l'expédition contre Tsushima, au cours de laquelle P'yōng Manggo, le fils de Tojōn, fut tué quand il chercha à résister son arrestation.

³²⁰⁹ CWS : 1434.3.1 [5].

³²¹⁰ Ses descendants compilèrent au XVIII^e siècle une biographie vantant ses mérites, intitulée *Hakp'a sōnsaeng silgi* 鶴坡先生實記 (Chronique véridique de Maître Hakp'a, 1790). En ce qui concerne les ouvrages

diplomatique en 1396, il devint par la suite remarquablement actif dans les échanges avec le Japon et les Ryūkyū, qu'il visita quarante fois au cours de sa vie selon son éloge funèbre inséré dans les Annales de Sejong³²¹¹. L'importance qu'il revêt dans l'histoire de l'établissement des relations entre le Chosŏn et le Japon ne saurait être exagérée. Or, les circonstances qui l'amènèrent à débiter cette carrière diplomatique sont intimement liées à l'activité pirate en Corée.

En effet, lorsqu'en 1396 la flotte de Sōda Saemontarō vint proposer sa reddition aux autorités du Kyōngsang, Yi Ye était un clerc du district d'Ulsan (prov. Kyōngsang du Nord). Le premier conseiller Yi Ŭn (李殷 ; 1344-?) accueillit les pirates, mais il semble que ceux-ci furent faussement avertis que la cour leur tendait un piège, et s'enfuirent en emportant Yi Ŭn avec eux³²¹². Tous les fonctionnaires d'Ulju se terrèrent, n'osant intervenir, mais Yi Ye, emporta ses biens en argent, et demanda aux derniers pirates qui n'avaient pas encore appareillés de l'emmener aussi, et, une fois arrivé à Tsushima, plaida pour la vie de Yi Ŭn, soudoyant Saemontarō avec les objets qu'il avait apporté. Il demeura ainsi pendant un mois à Tsushima, à Wadanoura dans la baie d'Asō, avant d'être secouru par Pak Ingwi (朴仁貴 ; ?-?) qui vint du Chosŏn convaincre les pirates de revenir négocier leur reddition³²¹³. À son retour, il reçut les honneurs de la cour, et débuta ainsi sa carrière de diplomate.

En 1400, il demanda d'accompagner l'ambassadeur Yun Myōng³²¹⁴ (尹銘 ; ?-?) au Japon. Yi Ye nourrissait en effet l'espoir de retrouver sa mère, qui avait été enlevée par les pirates en 1381 lorsqu'il avait huit ans, mais il arriva trop tard, car celle-ci était déjà morte. Il consacra toutefois les années qui suivirent à rapatrier autant de Coréens que possible du Japon de sorte qu'il obtint la libération de près de cinq cents personnes durant les dix années qui suivirent³²¹⁵. En 1416, il fut également dépêché aux Ryūkyū par la cour qui avait entendu dire que de nombreux Coréens y étaient retenus captifs, et Yi Ye parvint

d'historiens contemporains, citons par exemple PAK Hyōnmo, Yi Myōnghun (et al.), 2010 ; SOCIETE POUR L'HISTOIRE DES RELATIONS NIPPO-COREENNES, 2006.

³²¹¹ CWS : 1445.2.23 [2]. On ne relève toutefois qu'une vingtaine de tels voyages dans les *Sillok*, aussi est-il possible que son éloge funèbre exagère ce nombre.

³²¹² CWS : 1397.1.28 [3].

³²¹³ CWS : 1445.2.23 [2]. Cf. *infra*, p. 728.

³²¹⁴ Au sujet de ce personnage, cf. *supra*, p. 537.

³²¹⁵ CWS : 1445.2.23 [2].

ainsi à en rapatrier quarante-quatre³²¹⁶. En 1418, c'est également lui que la cour dépêcha à Tsushima pour présenter ses condoléances à l'occasion de la mort de Sadashige³²¹⁷.

Yi Ye acquit ainsi au cours de ces années une grande connaissance de la société japonaise et tissa un réseau de connaissances au Japon, y compris parmi les pirates, qui lui donna ainsi un accès privilégié à l'information grâce auquel il introduit nombre de techniques japonaises en Corée. Il participa par exemple aux essais pour développer des navires rapides pouvant rivaliser avec ceux des pirates³²¹⁸, et rapporta du Japon en 1418 des bombardes chinoises qui servirent de modèle pour la construction de bombardes en fonte³²¹⁹. Yi Ye gravit ainsi les échelons de la hiérarchie sociale grâce à ses talents de diplomate, commençant sa carrière comme clerc d'une administration locale jusqu'à parvenir au poste de vice-conseiller du Conseil du Gouvernement (*ch'öm chijungch'uwōnsa* 僉知中樞院事³²²⁰).

C'est aussi durant les années 1410 qu'apparaissent dans les sources coréennes les interprètes de la cour pour la langue japonaise, appelés *waet'ongsa* (倭通事), qui formaient un groupe numériquement restreint, mais dont le rôle dans les échanges entre le Japon et la Corée fut remarquable. À ce titre, il convient de citer l'exemple de Yun Inbo (尹仁甫 ; ?-?) comptant parmi les personnages les plus représentatifs de ces nouveaux échanges de part et d'autre du détroit de Corée. Ses origines sont inconnues. Il est mentionné la première fois en 1414 en tant qu'« interprète pour les hôtes japonais » (*waegaek t'ongsa* 倭客通事), lorsqu'il adressa une requête à la cour concernant le besoin de former des interprètes spécialisés, en raison du nombre croissant de Japonais se présentant dans les ports et à la cour du Chosŏn. Sur sa recommandation, la cour décida de former des interprètes en langue japonaise dans la Cour des Interprètes (*sayōgwōn* 司譯院), alors qu'auparavant, celle-ci ne faisait pas partie du cursus de ses étudiants³²²¹. On ignore les conditions dans lesquelles l'intéressé fut formé au japonais. Son activité au cours des années 1410 n'est guère rapportée dans les sources, si bien qu'il faut attendre 1420 et les retombées de l'expédition contre Tsushima pour qu'il soit de nouveau

³²¹⁶ CWS : 1416.1.27 [4] ; 1416.7.23 [1].

³²¹⁷ CWS : 1418.4.24 [2].

³²¹⁸ CWS : 1420.11.17 [2].

³²¹⁹ CWS : 1418.8.14 [8] ; cf. *supra*, p. 632.

³²²⁰ Il s'agit d'une administration qui n'avait pas d'attribution et se composait de hauts fonctionnaires sans postes. La charge de vice-conseiller donnait ainsi accès au 3^e rang de cour majeur.

³²²¹ CWS : 1414.10.26 [2].

mentionné dans les Annales de la cour du Chosŏn. Il reçut en effet à cette occasion la tâche d'accompagner, en qualité d'interprète, la mission diplomatique de Song Hŭigyŏng auprès du shogun Yoshimochi en réponse à sa propre ambassade³²²². Song Hŭigyŏng explique que lors de leur passage à Tsushima, Yun Inbo s'entretint avec une religieuse bouddhiste de l'île qui faisait partie de ses connaissances³²²³, signe de sa familiarité avec la société locale, où il s'était vraisemblablement déjà rendu par le passé.

En 1422, il participa à une autre ambassade à Kyōto³²²⁴, et en 1424 reçut les ambassadeurs Keichū (圭籌 ; ?-?) et Bonrei (梵齡 ; ?-?) dépêchés par le shogun Yoshimochi à Hanyang³²²⁵. C'est d'ailleurs à l'occasion de cette visite qu'éclata une affaire le concernant. Un autre interprète, du nom de Yi Ch'unbal (李春發 ; ?-1429), rapporta à la cour qu'un moine du nom de Kaga (加賀 ; ?-?) accompagnant l'ambassade avait intercepté et lui avait remis un message secret des ambassadeurs japonais qui, frustrés de ne pas avoir reçu un exemplaire de la Grande Corbeille bouddhique (*Taejanggyŏng* 大藏經), auraient évoqué une éventuelle attaque de grande ampleur contre les côtes coréennes afin de s'emparer des planches xylographiques du canon des écritures. Le doute s'installa ainsi quant aux intentions véritables de l'ambassadeur japonais. Or, quelqu'un prévint Keichū qui ordonna alors de tuer le moine Kaga. Soupçonné d'être à l'origine de cette fuite d'information, Yun Inbo, son frère cadet Yun Insi (尹仁始 ; ?-?) et trois Japonais de sa maisonnée³²²⁶ furent incarcérés³²²⁷. L'affaire trouva toutefois un dénouement heureux pour Yun Inbo, lorsqu'après enquête il s'avéra qu'il s'agissait d'une manœuvre de Kaga pour attirer l'attention sur lui de la part de la cour du Chosŏn. Yun Inbo, son frère Yun Insi et ses trois esclaves japonais furent ainsi libérés³²²⁸. La réputation de Yun Inbo fut toutefois entachée par cette affaire, car la cour lui reprocha d'entretenir des échanges privés avec les envoyés japonais. Sa charge d'interprète lui fut retirée, jusqu'en 1426³²²⁹. Il reprit ensuite ses activités d'interprète, et, en 1429, accompagna l'ambassade de Pak Sōsaeng à Kyōto. Il lui fut reproché à cette occasion d'avoir vendu à une de ses connaissances japonaises la soie et le tissu de ramie embarqué par l'ambassade à un prix

³²²² CWS : 1420.10.8 [2].

³²²³ NIH : 1420.2.17.

³²²⁴ CWS : 1422.12.20 [3] ;

³²²⁵ CWS : 1424.1.5 [5].

³²²⁶ D'après le contexte, il semble qu'il s'agissait d'esclaves japonais.

³²²⁷ CWS : 1424.1.20 [5].

³²²⁸ CWS : 1424.1.22 [1] ; 1424.1.24 [6] ; 1424.1.25 [7] ; 1424.2.1 [3].

³²²⁹ CWS : 1424.7.19 [4] ; 1426.1.21 [7].

largement dévalué, ce qui lui attira de nouveau les foudres de l'administration centrale. Sa charge lui fut encore une fois retirée, puis rendue l'année suivante³²³⁰. Lui et son frère Yun Insi participèrent par la suite à plusieurs autres ambassades au Japon et à Tsushima, accompagnant fréquemment les déplacements de Yi Ye, jusque dans les années 1450.

Le parcours de l'interprète Pak In'gwi (朴仁貴 ; ?-?) est également digne d'intérêt. Comme Yi Ye, il fut mêlé aux vicissitudes de la reddition de la flotte de Sōda Saemontarō en 1396-1397. Lorsque la flotte pirate repartit vers le large en emportant le magistrat du district d'Ulju Yi Ŭn, il proposa à la cour d'aller lui-même à Tsushima pour tenter de rapatrier Yi Ŭn et sa suite (dont faisait partie Yi Ye) : une action couronnée de succès qui lui valut la reconnaissance de la cour³²³¹. Celle-ci lui confia ainsi la mission de se rendre à Tsushima pour convaincre les puissances pirates de revenir au Chosŏn pour y déposer officiellement les armes. Il revint ainsi de l'île au 3^e mois de 1397 accompagné d'une flotte de dix navires pirates venus proposer leur reddition³²³². Cela lui valut d'être aussitôt de nouveau mandaté par la cour pour se rendre à Tsushima et porter au seigneur de l'île (Sō Yorishige) une missive pour tenter de rattraper la bavure du fonctionnaire local Pak Chaan (朴子安 ; ?-1408) qui avait causé à nouveau la fuite de la flotte pirate venue se rendre³²³³. On peut donc dire que Pak In'gwi fut, avec Yi Ye, un des acteurs centraux de l'établissement de la politique d'ouverture prônée par T'aejo. Il n'eut toutefois pas la même carrière que ce dernier.

On ne sait en effet presque rien de son activité durant le règne de T'aejong (r. 1400-1418). En 1412, il fut pardonné par la cour, sans que le motif de sa condamnation initiale soit consigné dans les sources³²³⁴. Étant donné qu'il fut pardonné en même temps que Yi Pongnye (李復禮 ; ?-?), ancien magistrat du district de 1^e classe d'Ulju, qui avait été condamné un an auparavant pour avoir, par négligence, indirectement causé la mort de onze personnes³²³⁵, on peut imaginer que Pak In'gwi fut impliqué dans cette affaire, d'autant que ce dernier était également originaire de la région d'Ulju. Sa trace disparaît ensuite des sources, mais en 1419, lorsque P'yŏng Tojŏn fut arrêté et exilé en province, un certain « interprète de japonais, Pak Kwi » (*waet'ongsa* Pak Kwi 倭通事朴貴) demanda

³²³⁰ CWS : 1430.7.7 [4] ; 1431.5.19 [2].

³²³¹ CWS : 1397.2.27 [2] ; 1445.2.23 [2].

³²³² CWS : 1397.3.25 [2].

³²³³ CWS : 1397.5.18 [1].

³²³⁴ CWS : 1412.5.21 [1].

³²³⁵ CWS : 1411.6.9 [5] ; 1411.6.12 [1].

à l'accompagner, ce qui lui valut une bastonnade de quatre-vingts coups, la confiscation de tous ses biens ainsi que ceux de ses parents, et une rétrogradation au statut d'esclave³²³⁶. Il est fort probable que ce « Pak Kwi » fût en réalité le même Pak In'gwi, qui, pendant des années, continua à servir en tant qu'interprète et entretint des liens avec la communauté japonaise au Chosŏn, et surtout avec le Japonais P'yŏng Tojŏn, dont il était manifestement proche.

Pour finir, le cas de Kim Wŏnjin³²³⁷ (金源珍 ; ?-1437 ?), un des plus célèbres intermédiaires des échanges entre le Japon et la Corée au début du xv^e siècle, est digne d'intérêt. D'origine coréenne³²³⁸, il est cité pour la première fois dans les sources du Chosŏn en 1423, donc légèrement après la limite postérieure du cadre chronologique fixé par cette étude, en tant qu'envoyé de Minamoto no Habuku (源省³²³⁹), c'est-à-dire Tabira Habuku³²⁴⁰ (田平省 ; ?-1423), patriarche du clan Tabira, branche cadette du clan des seigneurs Mine de Hirado³²⁴¹. Les Annales du Chosŏn notent qu'au 10^e mois de 1419 un certain « Wŏnjin » (原珍) ainsi que trente-six Japonais envoyés par le seigneur de Hirado et dont le navire avait été retenu en Corée depuis les préparatifs de l'expédition contre Tsushima, demandaient qu'on leur fournisse des vêtements d'hiver³²⁴². Il est fort probable que ce « Wŏnjin » fût en réalité Kim Wŏnjin, qui avait déjà à cette époque la

³²³⁶ CWS : 1419.6.14 [4].

³²³⁷ Il apparaît également dans les sources sous la graphie 金元珍 ou encore 金原珍.

³²³⁸ Son origine est mentionnée dans la lettre de la cour coréenne adressée à Shimazu Hisatoyo en 1423 (CWS : 1423.3.4 [2]).

³²³⁹ CWS : 1423.3.4. [2].

³²⁴⁰ Habuku dépêcha sa première ambassade au Chosŏn en 1420 pour demander le renvoi de Japonais faits prisonniers dans les ports coréens lors des préparatifs de l'expédition contre Tsushima un an plus tôt (CWS : 1420.8.2 [5]), signe de la participation des seigneurs de Tabira au commerce en Corée. Or, comme nous l'expliquons plus haut, il semble que Wŏnjin faisait justement partie des hommes du seigneur de Tabira retenus en Corée.

³²⁴¹ Notons toutefois que les seigneurs de Hirado ne dépêchèrent pas d'ambassade au Chosŏn durant ces années, seuls les Tabira étaient actifs dans ces échanges. Étant donné la proximité des deux familles et le manque d'informations concernant l'état du clan durant ces années, il est possible que les Tabira prirent en réalité l'ascendant sur les Hirado, raison de l'absence des seconds dans les sources coréennes. En 1434, Tabira Yoroshi 田平義 (?-1470) reprit à la suite de son frère la direction du clan des Mine de Hirado (SENO Seiichirō, 2010 : 162-163). Or, selon les CWS, Yoroshi était l'époux de la fille de Tabira Habuku (CWS : 1433.12.27 [3]). On voit donc à quel point les maisons des Mine de Hirado et des Tabira étaient liées entre elles. En 1429, l'ambassadeur du Chosŏn au Japon expliqua d'ailleurs que « les îles de Iki ou Hirado sont sous la responsabilité partagée des Seigneurs Shisa, Sashi, Tabira, Yobuko, etc. », et ne mentionne donc pas les Mine de Hirado (CWS : 1429.12.3 [5]). Enfin, notons que les Tabira qui échangeaient avec le Chosŏn au début du xv^e siècle employaient le titre honorifique (*kanto* 官途) de « Protecteurs de la province du Hizen » (*Hizenshū no kami* 肥前州守), un titre ordinairement porté par les patriarches des Mine de Hirado. Le fait que les Tabira portent ce titre durant ces années constitue ainsi une indication supplémentaire de leur ascendance au sein du clan Mine au début du xv^e siècle.

³²⁴² CWS : 1419.10.1 [3].

charge de diriger les échanges diplomatiques des seigneurs Tabira. Ces derniers envoyaient déjà des ambassades en Corée depuis 1403, date à laquelle ils avaient rapatrié des prisonniers coréens capturés par les pirates et fait vœu de faire interdire la piraterie sur les rivages du Chosŏn³²⁴³. Peut-être est-ce là une indication de la manière dont Kim Wŏnjin entra au service des Tabira : d'abord en tant qu'esclave, puis ensuite en tant que vassal et homme de main, une trajectoire commune à plusieurs anciens captifs des pirates, en particulier parmi les prisonniers chinois³²⁴⁴. Kim Wŏnjin fut d'ailleurs, en 1423, désigné par la cour du Chosŏn comme étant « Japonais », mais celle-ci dut lui reconnaître des qualités certaines, puisqu'elle ordonna que l'on construise une demeure pour sa fille sur le sol coréen³²⁴⁵, probablement pour obliger Kim Wŏnjin à laisser un otage au Chosŏn en gage de sa loyauté. Il faut dire qu'il avait déclaré à la cour au 3^e mois de cette année vouloir retourner dans les provinces de Satsuma, Ōsumi et Hyūga pour ramener en Corée les prisonniers coréens encore retenus dans ces provinces³²⁴⁶ et au 10^e mois avait renvoyé neuf hommes et femmes que Shimazu Hisatoyo (島津久豊 ; 1375-1425) lui avait confiés³²⁴⁷, une affaire révélatrice du large rayon d'activité de Kim Wŏnjin, probablement basé au Hizen autour de Hirado, mais dont les réseaux d'échanges s'étendaient également au Sud de Kyūshū, et même jusqu'aux Ryūkyū. En effet, il se présenta au Chosŏn en 1430 muni d'une missive l'Administrateur de la maison princière (*chōshi* 長史) de ce royaume remerciant la cour pour le rapatriement de naufragés ryūkyūans qui s'étaient échoués sur les côtes coréennes un an auparavant et qui avaient été renvoyés dans leur île natale³²⁴⁸. Ils furent d'abord rapatriés à Hirado, puis renvoyés aux Ryūkyū sur le navire d'un certain « Chirasirang » (池囉是郎 ; sans doute une transcription de Jirōshirō 次郎四郎³²⁴⁹). Les sources ne précisent pas comment ces naufragés furent rapatriés, mais étant donné que ce fut Kim Wŏnjin qui rapporta la réponse de la cour des Ryūkyū, il est probable qu'il fût dès le départ celui à qui fut confiée cette mission. Cet épisode montre par ailleurs que la principale base d'opérations de Kim Wŏnjin se situait à Hirado, d'où il étendait ses activités diplomatiques, mais aussi très probablement commerciales, entre la côte sud de

³²⁴³ CWS : 1403.10.30 [2]. Les Tabira renvoyèrent par la suite des prisonniers coréens à deux reprises, en 1407 (CWS : 1407.9.1 [2]) et 1408 (CWS : 1408.7.29 [3]).

³²⁴⁴ Cf. *supra*, p. 379.

³²⁴⁵ CWS : 1423.12.8 [2].

³²⁴⁶ CWS : 1423.3.4 [2].

³²⁴⁷ CWS : 1423.10.10 [4].

³²⁴⁸ CWS : 1429.8.15 [4] ; 1429.9.29 [4].

³²⁴⁹ CWS : 1430.12+.26 [3].

la Corée, le Hizen le sud de Kyūshū et les Ryūkyū. Il remplissait ainsi diverses missions pour les seigneurs de Tabira et Hirado, mais aussi pour le compte de la cour du Chosŏn et des Ryūkyū. Il n'est donc pas exagéré de dire que Kim Wŏnjin, un Coréen établi parmi les pirates de Matura durant sa jeunesse puis devenu marchand et diplomate, symbolise sous plusieurs aspects la nouvelle ère qui s'ouvrit en mer de Chine orientale dans le sillage de la piraterie japonaise. Kim Wŏnjin continua à servir les seigneurs de Tabira et Hirado durant les années 1430, pour le compte desquels il demanda à la cour en 1435 la permission de se procurer du bois pour la construction navale dans les îles coréennes³²⁵⁰. Il continua également à servir d'intermédiaire entre la Corée et les Ryūkyū, d'où il rapatria six Coréens en 1437³²⁵¹, après quoi il disparut des sources.

Les quelques exemples que nous venons de présenter illustrent le rôle et la position ambiguës des intermédiaires professionnels qui apparaissent à la toute fin du XIV^e siècle, vivant entre la Corée, le Japon et parfois les Ryūkyū, et qui étaient indispensables au bon déroulement de la politique d'apaisement de la cour coréenne, mais dont l'allégeance faisait aussi bien souvent l'objet de suspicions au sein du gouvernement du Chosŏn. Les interprètes professionnels, tels que Yun Inbo ou Pak In'gwi, tiraient sans aucun doute d'importants bénéfices d'une situation privilégiée, à tel point qu'en 1440, le gouverneur du Kyōngsang rapporta à la cour que nombre de magistrats en poste dans les trois ports où les Japonais étaient autorisés à séjourner, y compris les interprètes (dont certains occupaient ces fonctions depuis plus de vingt ans), avaient acquis une trop grande familiarité avec les gens de Tsushima, ce qui rendait les contrôles inefficaces, certains étant de mèche avec les contrebandiers japonais. Les contrôles sur les activités des interprètes furent ainsi renforcés pour tenter d'endiguer le problème³²⁵². De fait, la plupart de ces intermédiaires eurent d'une façon ou d'une autre à traiter avec la piraterie. Certains étaient d'anciens captifs des pirates (Yi Ye, Pak Ingwi, peut-être Kim Wŏnjin également), tandis que d'autres entretenaient des rapports personnels avec certains de leurs chefs (P'yŏng Tojŏn par exemple). De fait, jouer le rôle d'intermédiaire dans le détroit de Corée impliquait bien souvent d'entretenir un réseau de connaissances parmi les pirates, ces derniers faisant partie intégrante du fonctionnement ordinaire des circulations maritimes. Notons que nous n'avons abordé ici que le cas de quelques-uns de

³²⁵⁰ CWS : 1435.8.16 [5].

³²⁵¹ CWS : 1437.7.20 [3].

³²⁵² CWS : 1440.5.26 [2].

ces gens qui portèrent le renouveau des échanges dans le détroit de Corée, ceux mentionnés dans les sources. Il est probable que beaucoup d'autres, oubliés de l'Histoire, et vivant des deux côtés du détroit, furent impliqués dans ces réseaux qu'ils soutirent et firent prospérer durant ces décennies. Les quelques cas des intermédiaires que nous venons de citer regroupent principalement des hommes qui, sans être pirates eux-mêmes, avaient eu à traiter avec la piraterie, et c'est d'ailleurs bien souvent leur capacité à traiter avec les chefs pirates qui leur valut d'être ainsi recrutés par la cour coréenne. Toutefois, certains pirates en vinrent eux-mêmes à jouer le rôle d'intermédiaire entre le Chosŏn et le Japon, le plus célèbre desquels étant un chef pirate du nom de Sōda Saemontarō (早田左衛門太郎 ; ? – 1428 ?).

III.3.C. Étude de cas : Sōda Saemontarō, chef pirate, marchand et diplomate

À l'exception de quelques cas tels que Tō Tsunemitsu (藤經光 ; ?-?) qui tenta de négocier avec les autorités coréennes en 1375 ou « Sami Sira » (沙彌時羅 ; probablement une déformation du japonais « Shami³²⁵³ Jirō » 沙彌次郎³²⁵⁴) qui vint porter réclamation à la cour du Koryō en 1417, rares sont les pirates dont le nom est conservé dans les sources, en particulier pour la période 1350-1419. La figure de Sōda Saemontarō fait donc exception. Il s'agit en effet d'un des rares pirates dont nous connaissons non seulement le nom, mais aussi de nombreux éléments biographiques. Compte tenu de ces éléments, il n'est pas exagéré de dire que le cas de Saemontarō est emblématique de tous les aspects de l'évolution du contexte dans le détroit de Corée présenté jusqu'ici : qu'il s'agisse de l'activité des flottes pirates, la politique d'apaisement du Chosŏn ou encore le développement des échanges diplomatiques et du commerce, Saemontarō ne fut étranger à aucun et joua même un rôle moteur dans nombre d'entre eux. Il est donc utile, pour clore notre étude, d'étudier en détail le parcours de Saemontarō et ses liens avec les réseaux pirates et marchands du détroit de Corée à la fin du XIV^e et première moitié du XV^e siècle.

³²⁵³ Le terme *shami* 沙彌 (ou *sami* en coréen) désigne un moine « novice » commençant dans la Voie.

³²⁵⁴ Cf. *supra*, p. 628.

III.3.C.1 La reddition de Saemontarō

Saemontarō est mentionné pour la première fois dans les sources en 1396 sous le nom de « Rimon » (林濶), puis « Nagaon » (羅可濶)³²⁵⁵. Comme nous l'avons expliqué, cette année-là fut marquée par l'activité d'une flotte de très grande ampleur, datée du 8^e mois, et regroupait alors quelques cent vingt navires, si l'on en croit les sources officielles. Le groupe pillait les côtes du Kyōngsang tout le mois durant, puis cessa son activité pendant près de deux mois. Les attaques reprirent ensuite à partir de la fin du 10^e mois et se poursuivirent jusqu'au mois suivant, principalement le long de la côte sud-est. Finalement, le 9 du 12^e mois, soixante navires pirates débarquèrent sur l'île de Ch'uksan (丑山), et leur commandant Rimon (林濶 ; Saemontarō) adressa une lettre à l'Inspecteur Général du Kyōngsang, Han Sangjil (韓尙質 ; ?-1400), expliquant : « nous désirons déposer les armes. Si vous nous autorisez [à nous établir] en un lieu de votre pays et nous fournissez des vivres, nous n'aurons pas l'idée de vous tromper. De plus, nous ferons interdire d'autres brigandages³²⁵⁶ ». Han Sangjil en référa à la cour, qui accepta leur reddition. Toutefois, plusieurs commandants locaux, qui avaient déjà croisé le fer avec ces pirates quelques semaines plus tôt, doutèrent de la sincérité de cette reddition. Seul le Préfet de Kyerim (actuelle Kyōngju), Yu Yang (柳亮 ; 1356-1416), qui ne voulait pas laisser passer une telle occasion de pacifier les pirates, alla aux devants de la flotte japonaise. Cinq chefs pirates, dont Saemontarō, à la tête de plusieurs centaines d'hommes, quittèrent leurs armures et descendirent des navires pour l'accueillir. Yu Yang les exhorta à déposer les armes, et leur fit part de la décision de la cour. Réjouis, les chefs pirates se rendirent et délivrèrent leurs prisonniers.

³²⁵⁵ « Nagaon » est vraisemblablement une transcription phonétique du patronyme Nakao (中尾), une autre famille de Tsushima très proches des Sōda. Les descendants de Saemontarō eux-mêmes portaient parfois ce patronyme, les deux clans étant probablement liés par des alliances matrimoniales. Cela est d'autant plus vraisemblable que les deux familles étaient implantées dans la même zone de Tsushima, autour de l'actuelle Ozaki (尾崎) (SAEKI Kōji, 2001 : 42-47). Saemontarō apparaît lui-même dans les sources du début de l'année suivante sous le nom de « Sangjōn Ōjung » 相田於中 (CWS : 1397.1.3 [2]), probablement une graphie différente de « Sōda Nakao » (早田中尾), les deux derniers caractères ayant été inversés par les historiographes coréens. Il utilisait donc lui-même les deux patronymes (TAMURA Hiroyuki, 1967 : 224).

³²⁵⁶ 吾等欲降, 若許貴國邊地一處, 又給食糧, 則我等無敢有二心, 且禁他盜。 (CWS : 1396.12.9 [1]).

Le 3 du 1^e mois de 1397, Saemontarō arriva avec sa flotte dans le port d’Ulju, où il fut accueilli par le premier conseiller du district Yi Ŭn. Toutefois, les négociations échouèrent et la flotte pirate s’enfuit, emportant avec elle le sous-préfet et deux de ses accompagnateurs, un certain Pak Ch’ōng (朴青 ; ?-?) et l’archiviste Yi Ye³²⁵⁷. La cour en apprit la raison plus tard : lorsque Saemontarō se présenta à Ulju, il envoya auprès de Yu Yang, en gage de bonne foi, son fils Tosiro (都時老³²⁵⁸) et son lieutenant (*pandang* 伴黨) Konsira (昆時羅 ; peut-être une transcription de Kojirō 小次郎). Cependant, Yu Yang étant alors indisposé, il ne put rendre visite au chef pirate³²⁵⁹. Selon la chronique funéraire de Yi Ye, rédigée en 1445, un moine de Tongnae aurait alors faussement rapporté aux Japonais que l’armée gouvernementale projetait de les attaquer simultanément par terre et par mer. Les pirates, pris de colère, s’enfuirent alors à Tsushima en prenant avec eux les otages.

Après un mois passé dans l’île, les otages furent finalement secourus par Pak In’gwi, dépêché par la cour coréenne à Tsushima pour tenter de dissiper le malentendu avec les pirates³²⁶⁰. Ceux-ci furent finalement persuadés de revenir sur les côtes coréennes et renvoyèrent les otages au début du 2^e mois³²⁶¹. La cour décerna alors des titres honorifiques à Saemontarō, ainsi qu’à son fils Tosiro, et ses lieutenants Konsira et « Mangsamun³²⁶² » (望沙門), bien qu’à cette époque, seuls Tosiro et Konsira, laissés auparavant en otages, étaient présents en Corée. Saemontarō n’arriva sur les côtes du

³²⁵⁷ CWS : 1397.1.3 [2].

³²⁵⁸ Il apparaît également dans les sources sous le nom « Tongsiro » (童時老) et « Tosira » (都時羅). Il pourrait s’agir de la transcription phonétique coréenne du nom japonais Tōjirō (藤次郎) ou Tōshirō (藤四郎). Cf. TAMURA Hiroyuki, 1967 : 107.

³²⁵⁹ CWS : 1397.1.28 [3].

³²⁶⁰ CWS : 1445.2.23 [2]. Curieusement, dans ce document, le nom du chef pirate est « Pigurogo » 非舊老古 ou « Pigugoro » 非舊古老, peut-être une déformation de Hikogorō 彦五郎 ou encore « Hikoroku » 彦六. Pourquoi son nom apparaît-il plutôt que celui de Saemontarō ? S’agit-il d’un de ses lieutenants ? Est-ce une erreur dans les sources ? Nous penchons pour la seconde hypothèse, car tous les autres documents datant du moment de l’incident citent Saemontarō en priorité. Notons que vers la même période, au 12^e mois de 1396, apparut un autre pirate du nom de « Kuyuk » 灰六 (cité également avec la graphie 仇陸) (CWS : 1396.12.21 [1] ; 1396.12.22 [3]), peut-être une déformation de Hikoroku. Étant donné que Kuyuk déposa les armes à la même période que Saemontarō, il faisait probablement partie de la même flotte pirate. Il est ainsi possible que les rédacteurs de ce passage, quarante ans après les faits, aient confondu les deux chefs pirates.

³²⁶¹ CWS : 1397.2.9 [1].

³²⁶² CWS : 1397.2.10 [1]. Il est difficile de dire à quoi correspond ce nom en japonais. Il pourrait éventuellement s’agir de « Mazaemon » 馬左衛門, « Manzaemon » 萬左衛門 ou encore « Magosaemon » (孫左衛門). On sait peu de choses sur ce personnage, outre le fait qu’il arriva au Chosŏn en tant que lieutenant de Saemontarō. Il est probable qu’il restât à ses côtés durant ses années en Corée puis rentra avec lui à Tsushima. Cf. TAMURA Hiroyuki, 1967 : 107-108.

Chosŏn (probablement à Kimhae) qu'au 4^e mois, à la tête d'une flotte de vingt-quatre navires³²⁶³. Il se rendit ensuite à Miryang avec quatre-vingts de ses hommes, et demanda à être reçu en audience à la cour, ce qui lui fut accordé. Il s'engagea sur la route menant à la capitale avec une dizaine de ses hommes, tandis que les autres regagnèrent leurs navires au mouillage.

C'est à ce moment qu'intervint l'affaire déjà décrite : le fonctionnaire Pak Chaan décida dans un élan de zèle d'outrepasser les instructions de la cour et de diriger son escadre contre les navires japonais au mouillage. Malheureusement pour lui, les pirates lui échappèrent et s'enfuirent le long de la côte ouest de la Corée, pillant et incendiant les casernes et villages sur leur route³²⁶⁴. Ils traversèrent finalement vers les côtes chinoises, où ils séjournèrent au moins jusqu'en 1398³²⁶⁵. Pendant ce temps, Saemontarō fut reçu en audience à la cour le 26 du 4^e mois 1397, à l'occasion de laquelle on lui décerna un rang de cour et des habits officiels³²⁶⁶. Le lendemain, il reçut le titre militaire de *Sŏllyak changgun* (宣略將軍)³²⁶⁷, un titre honorifique qui ne donnait pas accès à des fonctions particulières, mais qui conférait le 4^e rang inférieur de noblesse, témoignage de la volonté des autorités coréennes de retenir ses services et surtout d'éviter tout autre malentendu. Saemontarō resta dès lors au service de la cour du Chosŏn, et ce jusqu'en 1411.

On mesure à travers ces événements la puissance dont jouissait Saemontarō dans les années 1390. Si l'on considère que les vingt-quatre navires avec lesquels il se rendit en Corée étaient tous sous ses ordres, cela signifie qu'il dirigeait plus d'un millier d'hommes³²⁶⁸. Lorsqu'il vint se rendre pour la première fois sur l'île de Ch'uksan au 12^e mois de 1396, il dirigeait une soixantaine de navires, sur lesquels étaient présents quelques trois mille pirates, si l'on en croit la chronique funéraire de Yi Ye³²⁶⁹. Il est donc probable qu'il ne vint pas avec l'ensemble de ses forces lorsqu'il se présenta à nouveau en Corée au 4^e mois de 1397. Saemontarō jouissait donc en 1396 d'un pouvoir considérable

³²⁶³ CWS : 1397.4.1 [2].

³²⁶⁴ CWS : 1397.4.6 [2].

³²⁶⁵ L'état des sources chinoises ne permet pas de suivre leurs mouvements, mais il est possible que ce soit le même groupe qui vint ensuite déposer les armes sur la côte nord-ouest du Chosŏn au 9^e mois de 1399.

³²⁶⁶ CWS : 1397.4.26 [1].

³²⁶⁷ CWS : 1397.4.27 [2].

³²⁶⁸ Comme nous l'avons expliqué plus haut, les navires des grandes flottes pirates de cette époque comptaient généralement soixante ou soixante-dix hommes, parfois plus. Ainsi, même si l'on prend la moyenne très basse de cinquante hommes par navires, cela représente un groupe de mille deux-cents hommes.

³²⁶⁹ CWS : 1445.2.23 [2].

au sein des pirates japonais, dont il était l'un des principaux meneurs. On peut ainsi aisément imaginer l'influence dont jouissait le clan Sōda à Tsushima.

Quant aux motivations qui le poussèrent à proposer sa reddition aux autorités coréennes, on ne peut qu'émettre des suppositions. La situation militaire de Kyūshū se dégrada rapidement après le rappel d'Imagawa Ryōshun en 1395. Shōni Yorisada engagea des combats contre les troupes du nouvel inspecteur général de Kyūshū, Shibukawa Mitsuyori, et il est possible que lorsque Saemontarō et ses hommes furent appelés à participer aux combats, ils estimèrent qu'il était préférable de tenter leur chance auprès de la cour coréenne plutôt que de prendre les armes contre le *bakufu*³²⁷⁰.

Les activités de Saemontarō durant les années qu'il passa en Corée sont peu renseignées. Son fils Tosiro mourut trois mois seulement après leur arrivée, probablement de maladie. Le roi T'aejo, désirant consoler Saemontarō, ordonna que des funérailles fussent organisées en son honneur³²⁷¹. Les sources ne mentionnent ensuite plus le chef pirate jusqu'en 1406, lorsqu'il se proposa, avec d'autres japonais passés au service de la cour³²⁷², d'aller combattre la flotte pirate qui pillait à cette époque Cheju et le Chōlla³²⁷³, et participa ainsi à la capture d'un navire japonais à proximité de l'île d'Anbu (安釜島³²⁷⁴), tuant la quarantaine de pirates à bord³²⁷⁵. Il est probable qu'il participa ainsi de façon régulière à la défense des côtes coréennes, mais aucune autre mention à ce sujet n'est décelable.

Saemontarō ne coupa pas ses liens avec Tsushima pendant ses années en Corée. En 1405, il demanda un congé à la cour pour aller rendre visite à sa femme, ses enfants, et ses frères³²⁷⁶. Le temps qu'il y passa n'est pas connu, mais il était déjà de retour en Corée au 1^e mois de 1406, soit six mois après son départ, aussi n'y séjourna-t-il que quelques mois tout au plus. Bien que Saemontarō se trouvât au Chosŏn, son clan était encore solidement implanté à Tsushima. Les Sōda apparaissent en effet à cette époque dans les sources locales de l'île : au 4^e mois de 1406, Yahiro Taneshige (八尋種茂 ; ?-?), second de

³²⁷⁰ Cf. *supra*, p. 604.

³²⁷¹ CWS : 1397.7.19 [1].

³²⁷² Plusieurs de ces chefs pirates faisaient partie du groupe de Saemontarō et avaient déposé les armes en même temps que lui.

³²⁷³ CWS : 1406.1.26 [1].

³²⁷⁴ Il semble que ce toponyme désigne l'actuelle île de Kōmun (巨文島 ; prov. Chōlla du Sud).

³²⁷⁵ CWS : 1406.3.24 [4].

³²⁷⁶ CWS : 1405.6.6 [4].

Sō Sadashige, adressa une lettre à un certain Hachirōshirō (八郎四郎 ; ?-?), membre du clan Sōda, reconnaissant que celui-ci était un vassal (*uchinomono* 内者) des Sō et qu'il leur avait rendu un service dont la nature n'est pas spécifiée³²⁷⁷. Ce même jour, Taneshige adressa également une autre missive à un certain Sōda Moromatsu (早田兩松 ; ?-?), reconnaissant ses droits sur plusieurs terrains dans l'île³²⁷⁸. Tous les toponymes cités dans ce document ne sont pas identifiables, mais plusieurs sont situés dans la zone de Ozaki, tel que Ōzura (あふつら ; c'est-à-dire Ōzura-Kawachi 大連河内, aujourd'hui inhabité mais qui selon le *Haedong Chegukki* regroupait une centaine de foyers au xv^e siècle³²⁷⁹) ou encore le Ryūzōji (龍造寺), temple bouddhique qui existe encore aujourd'hui à Ozaki. Quelques temps plus tard (l'année n'est pas précisée), Sadashige confirma de surcroît la succession de Moromatsu à la tête du clan Sōda³²⁸⁰. La nature des relations entre Hachirōshirō, Moromatsu et Saemontarō est inconnue³²⁸¹, mais ces documents révèlent en tout cas que durant la période où Saemontarō était au service du Chosŏn, les membres de son clan continuaient à prospérer dans la société locale de Tsushima, et étaient reconnus comme vassaux des seigneurs de l'île. Par ailleurs, en 1408, Sō Sadashige adressa au clan Sōda (le nom personnel du destinataire n'est pas mentionné) une lettre dont le contenu nous renseigne sur leurs activités durant cette période :

當國之御公事御免分申候間、無相違致扶持候之處、山手、船之賣口・買口、肥前船之御公事、下人之賣口・買口之、高麗船之御公事、國中之臨時公役、致扶持候之處如件、

應永十五

貞茂御判³²⁸²

« Au sujet des exemptions de taxes dans cette province, elles vous sont accordées sans restriction au titre d'émoluments. Les péages, les ventes et

³²⁷⁷ *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 410-411.

³²⁷⁸ *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 411.

³²⁷⁹ HDCGK : « Chronique du Japon », « île de Tsushima » (日本國紀, 對馬島).

³²⁸⁰ *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 411-412.

³²⁸¹ Moromatsu étant un nom de jeunesse (c'est-à-dire le nom porté par un homme avant sa cérémonie de passage à l'âge adulte *genpuku* 元服), il pourrait s'agir de l'un des fils à qui Saemontarō rendit visite l'année précédente. Le fils qui succéda à Saemontarō à la tête du clan en 1428-1429 s'appelait Rokurōjirō (六郎次郎 ; ?-1445) aussi est-il possible que Moromatsu fût le nom de jeunesse de Rokurōjirō. Par ailleurs, en 1438, Rokurōjirō dépêcha à la cour coréenne un certain Hachirō 八郎 (CWS : 1438.8.1 [1]), qui pourrait correspondre au Hachirōshirō mentionné ici.

³²⁸² *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 412.

achats des navires, les taxes des navires du Hizen, les ventes et achats d'inférieurs, les taxes des navires de Corée, et les corvées temporaires de la province [vous sont offerts] au titre d'émoluments. Ainsi les termes de la présente lettre,

An 15 de l'ère Ōei

Sadashige [signature] »

Le document est une copie réalisée à l'époque d'Edo d'un manuscrit des archives familiales que possédait un certain Sōda Jinzaemon (早田仁左衛門 ; ?-?) du village de Ozaki (尾崎), aussi sait-on que le destinataire était le patriarche du clan Sōda, comme le confirme d'ailleurs un autre document daté de 1488 :

當國之公事免除之事、無相違致扶持候、并山手・船之賣口買口・六地舟公事・同高麗船之公事已下事、讃州・同貞盛任御判旨、臨時公役等致扶持候所也、仍状如件、

長享式

三月六日

貞國

早田治部左衛門尉殿³²⁸³

« Au sujet des exemptions de taxes dans cette province, elles vous sont accordées sans restriction à titre d'émoluments. Concernant les péages, les [taxes des] ventes et achats des navires, les taxes des navires de Kyūshū, ainsi que les taxes des navires de Corée, ils [vous sont offerts] au titre d'émoluments ainsi que les corvées temporaires de la province suivant les édits de Sanshū³²⁸⁴ et Sadamori. Ainsi les termes de la présente lettre,

An 2 de l'ère Chōkyō

3^e mois 6^e jour

Sadakuni

³²⁸³ Cité par Saeki Kōji, 2001, p. 44. Ce document provient du même fonds que le précédent, mais on trouve également un document au contenu similaire signé de la main de Sō Shigekatsu 宗茂勝 (second de Sō Sadakuni) dans les *Sōda Morita monjo* 早田盛太文書 [Manuscrits de Sōda Morita] (dont un recueil photographique est consultable à l'Institut historiographique de l'université de Tōkyō), un document daté du même jour et adressé au même personnage.

³²⁸⁴ Il s'agit de Sō Sadashige.

Au Sire Sōda Saemon no jō du Département des affaires des nobles »

Cette lettre confirme ainsi que le document de 1408 était bien adressé au clan Sōda, le destinataire étant clairement mentionné ici. Le terme *fuchi* (扶持), que nous avons traduit par « émolument », désigne dans le système féodal les revenus réguliers accordés par le suzerain à un vassal. Il pouvait ainsi arriver, comme dans le cas présent, que le suzerain remplace le versement de ces émoluments par l'exemption de taxes dues sur les terres ou sur les activités économiques du vassal en question. Sadashige accorda donc le droit aux Sōda de percevoir directement les revenus fiscaux de leurs terres, ordinairement dus à l'intendant domanial (les Shōni), en reconnaissance de leur statut vassalique. Le second document de 1488 nous permet ainsi de déduire que le clan Sōda commença à bénéficier de traitements généreux de la part des autorités de Tsushima à partir de l'époque de Sadashige (1398-1418), c'est-à-dire à partir de l'époque où Saemontarō passa au service du Chosŏn. Par ailleurs, il nous donne un précieux aperçu des activités ordinaires du clan et de leurs gens de mer dans les années 1400, quand la piraterie sur les côtes coréennes avait largement diminué. Ainsi, les Sōda percevaient les revenus fiscaux suivants :

- 1) Les péages (*yamate* 山手), droits prélevés à une barrière ou à un point de contrôle d'un domaine sur les voyageurs transitant par ce point. Dans le cas de Tsushima, il s'agit probablement d'une taxe sur le bois ou les ressources utilisées par les navires faisant halte dans un des ports de l'île³²⁸⁵.

- 2) Les « ventes et achats des navires » (*fune no uriguchi-kaiguchi* 船之賣口買口). Il existe des débats quant au sens de ce terme, mais le fait qu'il soit mentionné séparément des « redevances des navires de Corée » et des « redevances des navires du Hizen » suggère qu'il s'agit peut-être du commerce interne de l'île³²⁸⁶, mais cela est difficile à déterminer.

- 3) Les « taxes des navires du Hizen » (*Hizen fune no mikūji* 肥前船之御公事). Selon toute vraisemblance, il s'agit de taxes sur les navires marchands qui se rendaient dans le

³²⁸⁵ SEKI Shūichi, 2012 : 101 ; SAEKI Kōji, 2008 : 21.

³²⁸⁶ SEKI Shūichi, 2012 : 101.

nord-ouest de Kyūshū. Il est intéressant de noter que, contrairement au document de 1488 qui englobe dans cette taxe l'ensemble des navires de Kyūshū, le document de 1408 est plus spécifique, puisqu'il ne mentionne que les navires du Hizen. La raison n'en est pas entièrement claire, mais cela laisse malgré tout entrevoir le fait que les Sōda entretenaient des réseaux privilégiés avec cette région de Kyūshū qui, comme nous l'avons vu, est le fief des clans du Matsuratō. C'était aussi un point de passage obligé pour se rendre de Tsushima vers le sud de la Chine et les Ryūkyū.

- 4) Les « ventes et achats d'inférieurs » (*genin no uriguchi-kaiguchi* 下人之賣口買口之). Cette expression est aussi sujette à débat, mais il ne fait aucun doute qu'elle se rapporte à la traite d'esclaves, qui semblaient faire l'objet d'un commerce spécifique, et que les autorités de l'île distinguaient des autres flux de marchandises. Dans certains manuscrits contemporains, il est question de « ventes et achats d'humains » (*hito no uriguchi-kaiguchi* 人の賣口かいくち³²⁸⁷), mais il apparaît aussi à cette époque sous la forme de « ventes et achats de Chinois » (*Tōjin no uriguchi-kaiguchi* たうしんのうりくち・かいくち) dans d'autres documents³²⁸⁸, ce qui atteste que ce commerce d'esclave était alimenté par l'activité pirate. Cela est d'autant plus vraisemblable que les Sōda ne bénéficiaient plus de cette exemption en 1488, probablement parce que la piraterie avait quasiment disparu, et que le commerce d'esclaves n'entraînait donc plus dans les activités ordinaires des gens de Tsushima dans la seconde moitié du xv^e siècle.

- 5) Les « taxes des navires de Corée » (*Kōrai fune no mikūji* 高麗船之御公事), un type de taxe dont nous avons déjà décrit l'existence durant la seconde moitié du xiv^e siècle³²⁸⁹, et que nous avons associé à l'activité des pirates. En 1408, Sadashige avait déjà développé des relations avec la cour du Chosŏn, tout comme les Sōda, aussi est-il probable qu'à cette époque, le terme désignait en priorité une taxe sur les navires qui se rendaient sur les côtes coréennes pour se livrer au commerce, et non les flottes pirates, qui étaient théoriquement proscrites.

- 6) Les corvées temporaires de la province (*kunijū no rinji kuyaku* 國中之臨時公役), qui concernaient la mobilisation de main d'œuvre pour la réalisation de travaux divers

³²⁸⁷ C'est notamment l'expression employée dans un document adressé aux Ōyama en 1454. Cf. SAEKI Kōji, 2008 : 21 ; SEKI Shūichi, 2012 : 99-100.

³²⁸⁸ Cf. *supra*, p. 688.

³²⁸⁹ Cf. *supra*, p. 446.

à la demande du suzerain. Les Sōda étaient ainsi dispensés d'envoyer leurs hommes prêter main forte aux travaux ponctuels de l'île. Notons que ces corvées pouvaient aussi, dans certains contextes, être de nature militaire, auquel cas cela signifierait que les Sōda, bien que vassaux des Sō, étaient dispensés de participer aux conflits de leur suzerains.

Le document fournit ainsi à l'historien de riches informations sur le statut des Sōda dans la société locale, qui bénéficiaient d'un degré élevé d'autonomie, puisqu'exemptés de la plupart des taxes et devoirs qui incombaient ordinairement aux potentats de l'île. Notons par ailleurs que les Nakao, clan proche des Sōda, bénéficièrent également de traitements préférentiels de la part des Sō, comme en témoigne le document suivant, daté de 1405, à l'époque où Saemontarō rentrait à Tsushima :

對馬嶋内あふつらかわ地の事、たひ人をしすへ、御公事以下の事、先々の
法のまゝ、とりさた可申状如件、

應永十二

貞茂 御在判

十月十三日

中尾四郎入道殿

« Concernant Ōzura-Kawachi sur l'île de Tsushima, veuillez répartir les voyageurs, et prendre en charge les taxes conformément aux règles précédentes. Ainsi les termes de la présente lettre,

An 12 de l'ère Ōei

Sadashige [signature]

10^e mois, 13^e jour

Au Sire Nakao Shirō retiré³²⁹⁰ »

Ōzura-Kawachi est, nous l'avons vu, un toponyme de la zone d'Ozaki. On peut évidemment s'interroger sur le sens précis du terme « voyageurs ». L'explication la plus probable est qu'il s'agit de gens de mer faisant des allées et venues entre ce point de Tsushima et le rivage coréen, et que Sadashige demande donc à ce Nakao Shirō de les fixer

³²⁹⁰ *Dainippon shiryō*, vol. 7-31 : 400-401.

en un point et de collecter les taxes relatives à leur activité, mais il est également possible que le terme *tabibito* たひ人 (« voyageur ») soit en réalité une lecture erronée de *tōjin* たう人 (« Chinois » ou « étranger »), auquel cas le document ferait en réalité référence au trafic d’esclaves, cette seconde interprétation paraissant la plus pertinente.

Ainsi, alors que le clan Sōda au sens large semble confirmer son statut à Tsushima, Saemontarō, dont le clan était reconnu comme un vassal de Sadashige, était actif en Corée, où il œuvrait pour la répression des groupes pirates concurrents. Il faut s’en tenir à des suppositions quant au rôle que joua Saemontarō au sein de la diaspora japonaise qui se développa sur les côtes coréennes durant les années qu’il passa en Corée, d’autant que l’on ne sait pas où il résidait ordinairement. On sait cependant que dans les années 1420, Saemontarō percevait directement les revenus fiscaux sur les Japonais installés dans les trois ports coréens³²⁹¹. Les communautés japonaises de Nae’ip’o (Chep’o) et Pusanp’o (Pusan) se constituèrent durant la période où Saemontarō résidait au Chosŏn, et la cour coréenne ouvrit également le port de Yōmp’o (鹽浦 à Ulsan) en 1426 à sa demande³²⁹². De ce fait, il joua probablement un rôle central dans la constitution de ces communautés, et y exerça une forte influence politique jusqu’à sa mort en 1428/1429.

III.3.C.2 Retour à Tsushima

Finalement, au 3^e mois de 1411, Saemontarō demanda à se retirer définitivement du service de la cour coréenne en raison de son âge avancé, ce à quoi T’aejong consentit³²⁹³. Une fois revenu à Tsushima, Saemontarō s’installa à Tsuchiyori (土寄), c’est-à-dire la zone d’Ozaki, où se trouvait déjà son clan. De là, il dépêcha régulièrement des ambassades à la cour du Chosŏn, présentant tribut tel un seigneur féodal. T’aejong accueillit sa première ambassade, datée du 9^e mois de 1412, en lui offrant une pièce de jade gravée³²⁹⁴. Dès lors, Saemontarō dépêcha une ambassade en 1413³²⁹⁵, puis deux à trois ambassades par an

³²⁹¹ CWS : 1429.3.22 [2].

³²⁹² Saemontarō avait à l’origine demandé qu’on lui confère des terres arables sur l’île de Kōje et que l’on ouvre le commerce dans tous les ports, mais la cour ne consentit qu’à ouvrir le port de Yōmp’o (CWS : 1427.12.28 [2]).

³²⁹³ CWS : 1411.3.25 [1].

³²⁹⁴ CWS : 1412.9.5 [1].

³²⁹⁵ CWS : 1413.8.8 [2].

jusqu'en 1419³²⁹⁶, sous le titre de « Commandant de la rade de Tsuchiyori » (*Tujip'o manho* 豆地浦萬戶)³²⁹⁷, voire même de « Commandant en chef de la rade de Tsuchiyori³²⁹⁸ » (*Tujiyorip'o tomanho* 豆地要里浦都萬戶), signe de son ancrage territorial à Tsushima. Si Moromatsu (Rokurōjirō ?) était le patriarche du clan en titre, c'est probablement Saemontarō qui en détenait l'autorité réelle.

Lorsque Sō Sadashige mourut en 1418, son fils et successeur Sadamori n'eut pas l'autorité suffisante pour imposer son autorité dans l'île, d'autant qu'il servait depuis plusieurs années à Kyūshū auprès de son suzerain Shōni Mitsusada (少弐満貞 ; 1394-1433) laissant son frère Sasakuri Munetoshi (篠栗宗俊 ; ?-?) gérer les affaires de l'île³²⁹⁹. Ce dernier eut du mal à faire valoir son autorité face aux puissances locales de l'île, au premier rang desquelles figurait Saemontarō, qui devint ainsi le personnage le plus puissant de l'île. L'ambassadeur coréen Song Hüigyōng, de passage à Tsushima en 1420, nota : « en observant aujourd'hui la situation, [je vois que] les affaires de Tsushima dépendent principalement de cette personne³³⁰⁰ ». Il semble par ailleurs que vers la fin des années 1410, Saemontarō déplaça sa résidence principale de Tsuchiyori à Funakoshi (船越³³⁰¹), au fond de la baie d'Asō, étroite bande de terre reliant le nord et le sud de l'île, et servant de point de passage entre la baie d'Asō et la côte ouest de l'île³³⁰². Les raisons de ce déplacement sont inconnues, mais on peut raisonnablement supposer qu'il visait à renforcer le contrôle des Sōda sur les centres névralgiques des flux économiques de l'île. En occupant les deux points de Ozaki et Funakoshi, Saemontarō était ainsi en position de contrôler les deux entrées et sorties de la baie d'Asō, les circulations entre le nord et le

³²⁹⁶ CWS : 1414.5.29 [2] ; 1414.9+.22 [3] ; 1415.4.22 [2] ; 1415.6.30 [2] ; 1415.9.29 [2] ; 1416.1.13 [2] ; 1416.8.25 [2] ; 1417.5.8 [3] ; 1417.11.7 [2] ; 1418.3.15 [3] ; 1418.5.21 [8] ; 1418.11.15 [11] ; 1418.11.29 [9] ; 1419.1.3 [3]. On voit également qu'en 1416 un certain « Samani'ondoro » (土萬二濫都老) dépêcha une ambassade à la cour (CWS : 1416.4.26 [1]). Il pourrait également s'agir d'une transcription phonétique de « Saemontarō ». Idem pour les personnages nommés « l'ondoro » (二濫都老) et « Somai'ondoro » (蘇摩二濫都老) en 1415 (CWS : 1415.5.29 [2] ; 1415.11.19 [3]). Cela signifierait que Saemontarō dépêcha en tout quatre ambassades en 1415, et trois en 1416.

³²⁹⁷ CWS : 1418.5.21 [8].

³²⁹⁸ CWS : 1418.5.21 [8].

³²⁹⁹ Munetoshi fut démis de ses fonctions suite à l'expédition coréenne contre l'île (CWS : 1420.11.3 [3]).

³³⁰⁰ 今觀事勢。馬島凡事。皆出此人 ; NIH : 1420.2.28.

³³⁰¹ Il s'agit de l'actuelle Kofunakoshi 小船越, à Mitsushimachō 美津島町.

³³⁰² En 1420, Song Hüigyōng rencontra en effet Saemontarō lors de son arrivée à Funakoshi, et en 1422, l'ancien chef pirate dépêcha pour la première fois une ambassade au Chosŏn sous le nom de « Saemontarō de Funakoshi à Tsushima » (*Tsushima no shima Funakoshi Saemontarō* 對馬島舟越左衛門大郎) (CWS : 1422.3.8 [8]), actant de ce fait le déplacement de son point d'appui principal.

sud de l'île, mais aussi les circulations entre Kyūshū et Tsushima, et, de là, vers la côte coréenne. Si son assise à Funakoshi était de même nature qu'à Ozaki (Tsuchiyori), cela signifie qu'il percevait donc, entre autres revenus fiscaux, les péages sur les nombreux navires circulant le long de la côte. Il semble que les Sōda de Tsushima se scindèrent par la suite en deux branches, l'une à Ozaki, et l'autre à Sumiyoshi, près de Funakoshi³³⁰³, une situation que l'on peut supputer être le résultat de la répartition des terres de Saemontarō entre ses fils.

Le clan Sōda fut grandement affecté par l'expédition coréenne contre Tsushima en 1419. Song Hūigyōng explique lui-même au sujet de Saemontarō que « bien que sa maison ait été ruinée par l'expédition militaire de l'an dernier, il n'en souffle mot à présent³³⁰⁴ ». Le corps expéditionnaire coréen avait en effet principalement occupé deux endroits de l'île, Tsuchiyori et Funakoshi, c'est-à-dire les deux points d'appuis du clan³³⁰⁵. D'ailleurs, en 1426, le « Second de Tujidong » (*Tujidong taegwan* 豆知洞代官³³⁰⁶), vraisemblablement le vassal de Saemontarō en charge de superviser les affaires de Tsuchiyori, déclara même à l'envoyé du Chosŏn Yi Ye, qu'« auparavant, lorsque nous faisons commerce [au Chosŏn], même les veufs et les esseulés amassaient des biens [ici], mais récemment, à cause de notre crime, nous sommes devenus pauvres³³⁰⁷ ». De tels propos permettent d'apprécier l'impact qu'eut l'expédition coréenne dans cette partie de Tsushima. Face à une situation épineuse qui mettait en péril ses activités commerciales, Saemontarō fit son possible pour collaborer avec les troupes coréennes sur place. Il dépêcha en effet au Chosŏn, quelques mois après l'expédition, une ambassade pour expliquer que, révérançant les ordres du roi du Chosŏn, il s'était bien gardé de décocher la moindre flèche à l'encontre des troupes coréennes et avait même assuré leur protection, jusqu'à leur fournir de l'eau douce³³⁰⁸. Lors du passage de Song Hūigyōng à Tsushima en

³³⁰³ En 1476, le lettré Kim Chajōng (金自貞 ; ?-?) fut envoyé en ambassade à Tsushima. Lorsqu'il arriva dans la zone de Sumiyoshi et Funakoshi, il fut accueilli par un certain Sōda Hikohachi (早田彦八 ; ?-?), qui était vraisemblablement le patriarche de la branche de Funakoshi. Cf. CWS : 1476.7.26 [5] (rapport des événements des 10 et 11^e jours du 5^e mois).

³³⁰⁴ 去年行兵。家產蕩盡。今無一言及之。 ; NIH : 1420.2.28.

³³⁰⁵ Tsuchiyori fut même brûlé (1 939 bâtiments furent détruits), ainsi que tous les navires au mouillage de la rade (la flotte coréenne brûla ou captura quelques cent vingt-neuf navires de toutes tailles dans la zone). CWS : 1419.6.20 [4].

³³⁰⁶ La caractéristique *tong* 洞 (« vallée, val ») est probablement une erreur pour le caractère *po* 浦 (« rade »).

³³⁰⁷ 前此通販時，鰥寡孤獨，亦有畜財，近因自作之罪，以至貧乏 (CWS : 1426.5.21 [2]).

³³⁰⁸ CWS : 1419.10.17 [3].

1420, Saemontarō compta parmi ceux qui lui réservèrent le meilleur accueil au Japon, ce que l'ambassadeur s'empessa de signaler à la cour³³⁰⁹.

Ainsi, lorsque les tensions s'apaisèrent après l'expédition coréenne, Saemontarō sut tirer son épingle du jeu en devenant l'un des interlocuteurs privilégiés du Chosŏn au Japon. Dans les années 1420, et jusqu'à sa mort en 1428 ou 1429, il dépêcha en général plus de cinq ambassades au Chosŏn chaque année, et servit même d'intermédiaire entre la cour du Chosŏn et Sadamori lors du rétablissement de leurs relations diplomatiques après l'expédition coréenne³³¹⁰. Ce rôle d'intermédiaire dépassait d'ailleurs le seul cadre de Tsushima, comme en témoigne l'affaire des naufragés de Nagahama (長浜), en 1425. Cette année, un navire militaire coréen, de retour de l'île d'Ullŭng au milieu de la mer du Japon, fut pris dans une tempête. Le navire fut englouti par les flots, et seule une dizaine de membres de l'équipage parvinrent à se hisser sur un esquif, et furent poussés par les courants sur la côte japonaise, à Nagahama, dans la province d'Iwami (石見國³³¹¹). Affamés et assoiffés, ils furent recueillis par des locaux, puis finalement confiés par le seigneur local aux soins de Saemontarō à Tsushima, avant d'être renvoyés par ce dernier au Chosŏn³³¹². Il peut sembler étonnant que le seigneur de Nagahama soit entré en contact avec Saemontarō plutôt qu'avec les Sō, seigneurs de l'île, pour renvoyer les naufragés coréens chez eux. La démarche témoigne ainsi du rôle acquis par le pirate repent, dont la réputation et les réseaux de connaissance au Japon s'étendaient largement au-delà de la seule île de Tsushima³³¹³.

En effet, l'activité de Saemontarō dépassait le simple cadre diplomatique, car il utilisait son statut d'interlocuteur privilégié pour développer le commerce avec les côtes coréennes³³¹⁴. Ainsi, en 1424, l'ambassadeur du Chosŏn Pak Ansin (朴安臣 ; 1369-1447), de retour de Kyōto, fit halte à Tsushima, où il s'entretint avec Saemontarō. Ce dernier,

³³⁰⁹ Cf. *infra*, p. 758.

³³¹⁰ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 228-233.

³³¹¹ Actuelle ville de Hamada 浜田市, préfecture de Tottori 鳥取県.

³³¹² CWS : 1425.12.28 [2].

³³¹³ Il faut dire que le port de Nagahama, c'est-à-dire l'actuelle ville de Hamada (浜田市), était une étape importante sur la côte nord de Honshū, par laquelle transitaient notamment les stoupas en pierre de Hibiki du Kansai que l'on retrouve un peu partout dans les îles nord-ouest de Kyūshū, et qui, comme nous l'avons vu, étaient liées aux réseaux de revente du butin des pirates (cf. *supra*, p. 419). Les restes de l'un de ces stoupas sont aujourd'hui visibles autour du Ryūzōji de Ozaki, que l'on suppose avoir été le temple familial des Sōda (ŌISHI Kazuhisa, 2014 : 214). Les réseaux d'échange de ces stoupas entre Ozaki et le Kansai passaient ainsi par Nagahama (Hamada), et il est possible que le seigneur de Nagahama se soit adressé en priorité à Saemontarō car il entretenait des liens directs avec lui à travers ce réseau.

³³¹⁴ SAEKI Kōji, 2008 : 62-63.

pour protéger le navire de l'ambassadeur qui naviguait depuis Iki, l'avait fait escorter par deux navires de Hakata, une affaire qui révèle les réseaux de Saemontarō avec le grand port de commerce. Une fois l'ambassadeur rendu à Tsushima, Saemontarō lui dit :

自少偏蒙上德, 無以報効, 但以禁亂爲心, 每與本州人告以禍福, 然此土之人, 不信吾言以爲。‘上國待我, 不與宗貞茂時同。前此魚鹽和賣, 聽各浦通行, 今至於乃而浦、富山浦外, 毋得通行。前此過海糧, 給一朔, 而今只給十日料³³¹⁵

« Depuis mon enfance, j'ai bénéficié, plus que d'autres, de la vertu de Sa Majesté sans pouvoir y répondre. Toutefois, désireux d'interdire les troubles, à chaque fois que l'occasion se présente, j'avertis les habitants de cette province de ce qui va leur arriver de bien ou non, mais, les gens d'ici ne croient pas mes paroles et disent : “Le traitement [que nous réserve] le Pays supérieur n'est pas le même qu'au temps de Sadashige. Avant cela, nous étions autorisés à passer dans tous les ports pour vendre en bonne entente notre poisson et notre sel. À présent on nous interdit de passer ailleurs qu'aux ports de Nae'i et de Pusan. Avant cela, on nous versait un mois de vivres pour la traversée, mais aujourd'hui on ne nous verse plus que pour dix jours.” »

Saemontarō rapporta ces propos comme ceux de tierces personnes, mais on comprend aisément qu'il œuvrait en réalité pour son propre intérêt en désirant élargir les débouchés de son commerce au Chosŏn, pas seulement dans les ports japonais officiels, mais sur l'ensemble de la côte coréenne. Il n'est question ici que du commerce du « poisson et du sel », qui étaient les deux principales productions et exports de Tsushima vers la Corée, commerce opéré par les petits marchands de l'île (des marchands que les Coréens dénommaient *hŭngniwae* 興利倭), mais durant les années 1410, ce commerce incluait également le recel d'objets pillés en Chine³³¹⁶. Saemontarō demanda d'ailleurs directement en 1426 l'ouverture au commerce privé avec le Japon de tous les ports coréens, mais la cour ne lui accorda qu'un seul port supplémentaire, la rade de Yōmp'o à

³³¹⁵ CWS : 1424.12.17 [3].

³³¹⁶ Cf. *supra*, p. 693.

Ulsan³³¹⁷. Au 10^e mois de 1425, les autorités du Kyōngsang arrêtaient le « capitaine de navire marchand japonais de l'île de Tsushima, Soonjōn Chi » (對馬島 興利倭船主所溫田知) car celui-ci avait utilisé un passeport périmé pour conduire ses affaires³³¹⁸. « Soonjōn » serait ici une déformation du patronyme Sōda³³¹⁹, signifiant ainsi que le clan développait des activités commerciales avec la côte coréenne³³²⁰. La requête de Saemontarō quant à l'ouverture des ports coréens au commerce privé n'était donc pas désintéressée, car elle affectait ses propres activités.

Le réseau du clan Sōda s'étendait également jusqu'aux Ryūkyū. Si les sources n'attestent pas explicitement de l'implication de Saemontarō dans ces échanges, Rokurōjirō, son fils, reçut en 1430, environ un an après la mort de Saemontarō, la mission de visiter les Ryūkyū pour le compte du seigneur de l'île, Sō Sadamori³³²¹, et mit à disposition l'un de ses navires pour transporter une ambassade des Ryūkyū au Chosŏn l'année suivante³³²². Il est probable que Rokurōjirō ne fit que maintenir les réseaux développés par son père, d'autant que ce dernier présentait fréquemment, à partir des années 1420, des produits d'Asie du Sud-est en tribut à la cour du Chosŏn³³²³,

³³¹⁷ En réalité, Saemontarō avait demandé qu'on lui confère des terres arables sur l'île de Kōje et que l'on ouvre le commerce à tous les ports, mais la cour ne consentit qu'à ouvrir le port de Yōmp'ō. CWS : 1425.12.28 [2].

³³¹⁸ CWS : 1425.10.9 [6].

³³¹⁹ Le nom de « Soonjōn Chi », inconnu par ailleurs, évoque un certain « Yaiji » (也伊知), prétendument fils de Saemontarō, qui, à ce titre, se présenta à la cour du Chosŏn en 1429 accompagné d'un certain Tōshichi (藤七 ; ?-?), patriarche de la branche des Sōda d'Iki (CWS : 1429.9.17 [3]). Si l'on tient compte du fait que la visite intervint sitôt après la mort de Saemontarō et visait à obtenir un sceau officiel (*tosō* 圖書 ; système instauré sous Sejong consistant à octroyer à un partenaire diplomatique un sceau à son nom afin d'authentifier les correspondances diplomatiques), et qu'en outre Tōshichi dépêcha une autre ambassade l'année suivante avec Sōda Rokurōjirō (CWS : 1430.11.2 [2] ; 1430.11.6 [5]), fils et successeur de Saemontarō, il est probable que ce « Yaiji » fût en réalité Rokurōjirō (cf. TAMURA Hiroyuki, 1967 : 321). Il est par conséquent possible que ce capitaine de navire marchand « Soonjōn Chi » qui se présenta en Corée en 1425 fût également le fils de Saemontarō, en charge d'opérer la flotte marchande du clan. Il ne fait du reste aucun doute que Rokurōjirō était lui-même accoutumé à la navigation, puisqu'en 1439, il dirigea personnellement une grande flotte pirate contre les côtes chinoises (cf. *infra*, p. 748).

³³²⁰ SEKI Shūichi, 2012 : 73.

³³²¹ CWS : 1431.9.19 [2].

³³²² CWS : 1431.11.9 [1] ; 1431.12.6 [2]. Il semble que la cour des Ryūkyū avait recruté Rokurōjirō pour « protéger » (*keigo* 警固) leurs navires. Le fait d'employer des pirates pour protéger les navires marchands ou gouvernementaux lorsque ceux-ci croisaient dans les eaux contrôlées par les pirates était monnaie courante (UEZATO Takeshi, 2012 : 110-111), mais les services de protection offerts par Rokurōjirō semblaient s'étendre bien au-delà des seules eaux bordant l'île de Tsushima, jusqu'à l'île d'Okinawa.

³³²³ CWS : 1421.4.16 [3] ; 1421.8.3 [5] ; 1421.10.18 [5] ; 1423.2.5 [5] ; 1423.6.15 [5] ; 1423.7.17 [4] ; 1423.9.24 [4] ; 1423.10.25 [6] ; 1423.12.25 [2] ; 1427.1.13 [8]. Par ailleurs, céramiques d'Asie du Sud-est datant de la seconde moitié du XIV^e siècle ont été excavées à Ozaki, base du clan Sōda à Tsushima (MORIMOTO Asako, 2008 : 134), attestant de l'existence d'un réseau d'échanges via les Ryūkyū. En sens inverse, nombre de céramiques coréennes datant de la période 1390-1420 ont été retrouvées dans les eaux du port japonais de Chep'ō (Naeip'ō), ainsi qu'à Ozaki et sur les vestiges de la forteresse de Nakijin (今歸仁) à Okinawa

probablement acquis via le commerce avec les Ryūkyū. L'ancien chef pirate Saemontarō était ainsi devenu à la fin de sa vie un interlocuteur privilégié de la cour coréenne qui lui offrait fréquemment des cadeaux diplomatiques, se trouvait au centre d'un vaste réseau commercial s'étirant des Ryūkyū à la côte sud de la Corée, jouait un rôle politique de premier plan au sein de la société de Tsushima (de laquelle il tirait de nombreux avantages fiscaux), et percevait de surcroît les revenus des trois ports japonais au Kyōngsang.

III.3.C.3 Marchand ou pirate ?

Les historiens insistent généralement sur la supposée reconversion de Sōda Saemontarō, ancien chef pirate devenu marchand pacifique grâce à la politique d'apaisement du Chosŏn³³²⁴. Une telle analyse se fonde toutefois sur les seules relations nippo-coréennes, alors que l'activité des pirates s'effectuait à l'échelle de la mer de Chine orientale. En effet, nous l'avons vu, si la piraterie diminua rapidement sur les côtes coréennes durant les années 1410, elle connut en revanche une forte recrudescence sur les côtes chinoises. La question est donc de savoir si Saemontarō lui-même – et le clan Sōda dans son ensemble – fut lié à cette recrudescence, ou bien s'il s'en tint aux seules activités marchandes, une question jusqu'à maintenant négligée par les historiens. Il faut dire que les sources des années 1410 ne nous renseignent guère sur l'identité des chefs pirates durant cette période. L'étude de la piraterie de la fin des années 1430 et début des années 1440, à une époque où la piraterie connut une nouvelle résurgence sur les côtes chinoises, nous permet toutefois de tirer plusieurs conclusions sur le fonctionnement des réseaux pirates des années 1410 et l'implication des Sōda.

En effet, en 1439, Sōda Rokurōjirō, fils et héritier de Saemontarō, prit la tête d'une flotte pour aller piller les côtes de la Chine, si l'on en croit les rapports qui parvinrent à la cour du Chosŏn³³²⁵ :

(KATAYAMA Mabi, 2013 : 189), possibles indices de l'existence de circulations commerciales entre le sud de la Corée et les Ryūkyū via Ozaki avant 1420.

³³²⁴ ROBINSON, Kenneth R., 1992 : 103.

³³²⁵ CWS : 1439.2.4 [2]

慶尚道右道都節制使馳報兵曹曰：“宗彥七所送井大郎來言：‘對馬島賊萬戶六郎次郎・三未三甫羅・汝每時羅、一岐州賊萬戶都仇羅等以船二十艘，謀入寇中原，宗貞盛禁之，宗茂直、宗大善等懇請貞盛，貞盛許之。將於二三月間，待風便入寇，五六月間乃還，其計已定。宗大善素有宿嫌於貴國，道過全羅道，或犯邊境，不可不備。’”

« L'Envoyé Lieutenant général du département de gauche du Kyōngsang envoya une dépêche urgente à la cour, disant : “Jōtarō, l'envoyé de Sō Hikoshichi a dit : “Les commandants pirates de l'île de Tsushima Rokurōjirō, Sammisambora, Yōmaesira, le commandant pirate d'Iki Togura et autres fomentent d'aller piller la Chine avec vingt navires. Sō Sadamori l'a interdit, mais Sō Shigenao, Sō Daizen³³²⁶ et d'autres ont insisté si bien que Sadamori a [finalement] donné son accord. Ils veulent attendre les vents propices d'entre les 2^e et 3^e mois pour aller piller, puis rentrer vers le 5^e ou 6^e mois. Le plan a déjà été décidé. Sō Daizen, depuis l'origine, nourrit de l'aversion à l'encontre de Votre noble pays. S'ils passent par le Chōlla, ils en attaqueront peut-être les côtes. Il faut absolument les défendre” ».

La campagne, dont la cible principale était la forteresse de Taozhu (桃渚城³³²⁷) sur la côte du Zhejiang³³²⁸, fut un succès, et la flotte ramena dans ses cales de nombreux objets chinois³³²⁹. Il est donc clair que le fils de Saemontarō, une dizaine d'années après la mort de ce dernier, était impliqué dans la piraterie sur les côtes chinoises, bien qu'il fût considéré comme un marchand par la cour coréenne. Cette affaire marque un tournant dans les relations entre les Sōda et la cour coréenne, qui les perçut dès lors davantage

³³²⁶ Shigenao et Daizen étaient deux des fils de Sō Kamo (宗賀茂 ; ?- ?), de la branche des Sō de Nii et qui en 1402 se rebella contre Sadashige.

³³²⁷ Taozhu 桃渚 se situe au nord de Taizhou 台州. Les autorités des Ming firent ériger une nouvelle forteresse à cet endroit en 1443 pour défendre la zone contre de nouvelles incursions de pirates japonais, construction motivée notamment par cette attaque de 1439. Les vestiges de cette forteresse sont toujours visibles.

³³²⁸ Côté chinois, cette attaque est consignée dans le *Chouhaitubian* (CHTB : 5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1439) et MSL : 1439.5.23.

³³²⁹ Selon les annales de la cour coréenne, Rokurōjirō aurait déclaré en rentrant à Tsushima : « Nous avons razié les villes fortifiées du littoral chinois, tué de nombreuses gens, et pillé monnaie et céréales. De plus, nous avons capturé plus de cent jeunes garçons et filles de la côte » 攻掠中原沿邊城邑, 多殺人民, 掠奪錢穀, 又擄掠沿邊男女小兒并百餘人 (CWS : 1439.5.28 [2]).

comme des pirates peu dignes de confiance que des partenaires commerciaux et diplomatiques fiables. Ainsi, lorsque Rokurōjirō commanda en 1442 une ambassade au Chosŏn pour demander qu'on lui accorde, à l'instar de son père, une charge honorifique, la cour lui réserva un accueil glacial, car elle estimait désormais qu'il n'était plus un interlocuteur de confiance. Le ministre des rites Kim Chongsŏ (金宗瑞 ; 1383-1453) s'indigna que des pirates réclament ainsi des charges officielles, ajoutant que l'interprète Yun Inbo lui avait dit que « Tōjirō et Sōda sont des chefs pirates des îles, ils viennent tous porter tribut, et veulent aussi qu'on leur accorde une charge officielle, afin que Sa Majesté puisse se tranquilliser confortablement et n'ait plus à se préoccuper de la frontière du Sud »³³³⁰. La perception qu'avait la cour coréenne des Sōda changea subitement : ils n'étaient plus que des « chefs pirates des îles » (*tojung chōkkoe* 島中賊魁) ou encore des « Commandants en chef parmi les pirates³³³¹ » (*chōkchung tomanho* 賊中都萬戶), et furent peu à peu écartés des relations diplomatiques avec la cour, précipitant le déclin de leur emprise sur les affaires politiques et commerciales de Tsushima³³³². Pour la plupart des historiens, cette affaire marque le moment où les Sōda, qui étaient devenus des marchands pacifiques, reprirent leurs activités pirates³³³³, une vision qui suppose donc que Saemontarō s'était lui-même détourné de la piraterie. Était-ce réellement le cas ?

Il est intéressant d'analyser le réseau des chefs pirates qui accompagnèrent Rokurōjirō lors de sa campagne en Chine en 1439, mentionnés dans le document ci-dessus. Selon les travaux de Tamura Hiroyuki³³³⁴, « Sammisambora » était en fait le résident de Tsushima Saemonsaburō³³³⁵ (左衛門三郎 ; ?-?), qui apparaît dans les sources en 1420, lorsque Saemontarō demanda au Chosŏn son renvoi après l'expédition coréenne contre Tsushima³³³⁶. Les autorités coréennes avaient en effet fait détenir tous les Japonais présents au Chosŏn avant le début des opérations pour éviter que Tsushima soit avertie.

³³³⁰ CWS : 1442.12.26 [3]. 通事尹仁甫亦謂臣曰：‘藤次郎、早田、島中賊魁，皆來獻琛，且欲拜官，高枕肆志而南邊不足愈也 (Ce caractère *yu* 愈, « être mieux que » est vraisemblablement une erreur pour *ryō* 慮, « inquiétude »).

³³³¹ CWS : 1445.7.11 [2].

³³³² Cf. TAMURA Hiroyuki, 1967 : 144-150.

³³³³ Voir par exemple TAMURA Hiroyuki, 1967 : 247-248.

³³³⁴ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 115-124.

³³³⁵ Il apparaît aussi sous le nom de « Saisambora » 沙伊三甫羅 dans les sources.

³³³⁶ CWS : 1420.5.11 [4].

Saemonsaburō fut finalement délivré, et se rendit plusieurs fois au Chosŏn, soit en son nom propre soit en tant qu'envoyé de Saemontarō³³³⁷.

Le « commandant pirate de Iki Togura » est en fait la transcription phonétique de Tōkyūrō (藤九郎 ; ?-?), qui apparaît dans les sources en 1424, lorsqu'il coopéra avec l'ambassadeur coréen Pak Ansin (朴安臣 ; 1369-1447) lors de son passage à Iki sur le chemin retour depuis Kyōto³³³⁸. Tōkyūrō était également membre du clan Sōda, comme en témoigne le fait qu'il se présenta à la cour coréenne en 1444 sous le nom de Sōda Tōkyūrō³³³⁹ (早田藤九郎 ; ?-?). On ne connaît pas la nature exacte de sa relation avec Saemontarō, mais son cas illustre le fait que certains membres du clan étaient établis à Iki, et permet de comprendre en partie pourquoi les pirates de Tsushima et d'Iki lançaient ainsi souvent des campagnes conjointes : il existait des liens familiaux entre eux. Tōkyūrō succéda à son père Tōshichi (藤七 ; ?-1435 ?) après sa mort vers 1435³³⁴⁰. Or, fait intéressant, Tōshichi dépêcha en 1428 sa première ambassade à la cour du Chosŏn sous le nom de « Tōshichi, résidant de Motoinoura à Iki » (*Ikishū Motoinoura gūjū Tōshichi* 一岐州本居浦寓住藤七), et expliqua que « bien que né au Japon, mon père naquit dans votre Pays. J'ai toujours désiré présenter mes respects à votre Cour, mais le Seigneur d'Iki m'ayant chargé de la conduite d'affaires, je n'ai pu trouver un instant de répit pour réaliser mon souhait. Si l'an prochain je dispose de congés, je me présenterai à la Cour³³⁴¹ ». La cour répondit favorablement à son ambassade en lui décernant quatre-vingt-douze rouleaux de tissu. Son ambassade au Chosŏn date de l'année présumée de la mort de Saemontarō, et indique que ce personnage, apparenté aux Sōda, était basé à Motoinoura (actuel Gōnourachō 郷ノ浦町) et servait du vivant de Saemontarō le « Maître d'Iki » (*Ikichishu* 一岐知主)³³⁴². Son père aurait donc été d'origine coréenne et se serait implanté à Iki avant la naissance de Tōshichi, vers la fin du XIV^e siècle. Les circonstances de son arrivée sont inconnues, mais il est probable qu'elles soient liées d'une façon ou d'une autre à l'activité pirate, qui connaissait à ce moment son pic d'activité. En 1429, peu de temps après la mort de Saemontarō, Tōshichi dépêcha également une ambassade conjointe en

³³³⁷ CWS : 1426.1.18 [3].

³³³⁸ CWS : 1424.12.17 [3].

³³³⁹ CWS : 1444.10.21 [3].

³³⁴⁰ CWS : 1435.8.6 [9].

³³⁴¹ 僕雖生日本, 我父, 便是貴朝之產也。僕常欲趨拜貴朝, 然一岐知主使僕執事, 未得寸暇, 不遂素志。若明年有暇日, 則當入朝矣。[CWS : 1428.2.2 [2]].

³³⁴² Concernant ce personnage, cf. *supra*, « II.2.B.1 Tsushima, Iki et Matsura ».

Corée avec le fils de Saemontarō³³⁴³ pour demander que leur soit décerné un sceau officiel, ce qui leur fut accordé³³⁴⁴. Tōshichi était donc selon toute vraisemblance un proche parent de Saemontarō résidant à Iki.

Enfin, « Yōmaesira » correspond probablement au prénom japonais Emonshirō (右衛門四郎 ou Emonjirō 右衛門次郎 ; ?-1439). Il apparaît dans les sources en 1425, lorsque l'envoyé du shōgun au Chosŏn demanda qu'il soit libéré³³⁴⁵. Comme Saemonsaburō, il fut probablement arrêté lors de l'expédition contre Tsushima, et se trouvait donc en Corée en 1419. Après sa participation à la campagne pirate de 1439, il se rendit au Chosŏn avec Saemonsaburō, mais une querelle éclata entre les deux et Emonshirō fut tué par son acolyte³³⁴⁶.

En d'autres termes, parmi les quatre personnages cités comme les principaux chefs pirates de la flotte de 1439, trois entretenaient des relations directes voire intimes avec Saemontarō : Rokurōjirō était son fils et principal héritier à la tête du clan, Tōkyūrō était un membre du clan Sōda basé à Iki, et Saemonsaburō était un de ses principaux hommes de main, peut-être également membre du clan. Ainsi, plusieurs proches de Saemontarō se livrèrent à la piraterie une dizaine d'années seulement après sa mort, à travers un réseau de piraterie centré sur le clan Sōda. On peut douter que ce réseau fût soudainement et ponctuellement réactivé en 1439 pour la première fois depuis la reddition de Saemontarō au Chosŏn en 1396 et que Saemontarō et son clan fussent entièrement étrangers aux activités pirates en Chine durant les années 1410 et 1420.

Trois ans après la campagne pirate de 1439, une nouvelle flotte japonaise cibra les rivages du Zhejiang. Selon les *Shilu*, vers le début du 5^e mois, quelques deux mille pirates japonais s'emparèrent de la forteresse de Dasong (大嵩城³³⁴⁷), tuèrent une centaine de soldats chinois, en capturèrent plus de trois cents, et firent main basse sur de plus de 4 400 *shi* de riz et un grand nombre d'armes³³⁴⁸. Puis, le 22 du 5^e mois de 1442, ils

³³⁴³ Il est présenté dans cette entrée sous le nom de « Yaiji » 也伊知. Il s'agit probablement de Rokurōjirō, mais Saemontarō ayant eu plusieurs fils, ce n'est pas certain. Toutefois, Tōshichi et Rokurōjirō envoyèrent également une ambassade conjointe l'année suivante, signe des liens étroits entre ces deux personnages. Cf. CWS : 1430.11.2 [2].

³³⁴⁴ CWS : 1429.9.17 [3].

³³⁴⁵ CWS : 1425.5.1 [5].

³³⁴⁶ CWS : 1439.5.18 [2].

³³⁴⁷ Actuel village de Dasong 大嵩, situé à mi-chemin sur la côte entre Taizhou et Wenzhou, au Zhejiang.

³³⁴⁸ MSL : 1442.5.28.

attaquèrent la forteresse du bataillon de Juexi (爵溪千戶所城) au Zhejiang³³⁴⁹. Selon les Annales de Sejong, cette flotte pirate était également – au moins en partie – originaire de Tsushima³³⁵⁰. L'identité des chefs pirates n'est toutefois pas révélée, mais on peut la deviner grâce au document suivant, extrait des *Shilu* :

浙江黃巖縣民周來保、福建龍溪縣民鍾普福、洪熙間俱因徭稅叛入倭。倭每來寇、輒爲鄉導、殺擄桃渚、大嵩諸處皆與焉。至是、復道倭千餘徒、欲寇樂清縣、先登岸偵之。既而倭遁去、二人潛留縣境、往來丐食、爲縣官所執、械至京。鞫得實、凌遲處死³³⁵¹ (...)

« Zhou Laibao, du district de Huangyan au Zhejiang, et Zhong Pufu du district de Longxi au Fujian trahirent et entrèrent ensemble au Japon durant le règne de Hongxi pour éviter corvées et taxes. Chaque fois que les Japonais venaient piller, ils leur servaient de guide. Ainsi, lorsque les Japonais massacrèrent et enlevèrent [la population de] Taozhu et Dasong, ils les accompagnaient tous deux. Là-dessus, alors qu'ils guidaient plus de mille pirates japonais et voulaient piller le district de Leqing³³⁵², ils débarquèrent en avance pour reconnaître [le lieu]. Ils en étaient là, quand les Japonais s'enfuirent, si bien que les deux hommes se fondirent dans le district qu'ils arpentaient en quémendant de la nourriture. Ils furent arrêtés par les autorités du district et [conduits] enchaînés jusqu'à la capitale. On les questionna et obtint la vérité, puis on les condamna à la mort par dépeçage lent³³⁵³. »

Ainsi, ces exilés chinois s'enfuirent au Japon durant le règne de Hongxi (洪熙 ; 1425), et servirent de guides aux flottes japonaises. Selon ce document, ils participèrent à la flotte qui attaqua Taozhu en 1439, menée par Sōda Rokurōjirō, mais aussi à celle de 1442, contre Dasong. Nous en déduisons donc que le groupe pirate à l'origine de la campagne

³³⁴⁹ MSL : 1442.6.23.

³³⁵⁰ CWS : 1442.3.26 [1].

³³⁵¹ MSL : 1442.7.7.

³³⁵² Situé juste au sud de Dasong.

³³⁵³ Le *lingchi* 凌遲 (« dépeçage lent ») était une méthode d'exécution qui consistait à découper la chair du supplicié par petites tranches, en le maintenant en vie aussi longtemps que possible. Elle était généralement réservée à des crimes considérés comme particulièrement graves. Pour une étude sur cette méthode d'exécution en Chine, voir NEVOT, Aurélie, 2014.

de 1442 était le même que celui de 1439. Autrement dit, le clan Sōda participa également à la flotte de 1442, et en fut même sans doute le principal instigateur, à l'instar de celle de 1439. Ce fait est intéressant parce que plusieurs militaires chinois de la garde de Changguo (昌國衛) au Zhejiang³³⁵⁴ furent capturés et ramenés à Tsushima par la flotte de 1442, avant d'être délivrés par une ambassade coréenne, l'année suivante, et renvoyés en Chine. L'un d'entre eux, nommé Dai Fuming (戴弗名 ; ?-?), rapporta avoir entendu à Tsushima que « durant le règne de Yongle³³⁵⁵, [les pirates] ont tous été capturés ou tués par l'armée impériale du Liaodong. À présent leurs fils et petits-fils prospèrent, et vont à nouveau [en Chine] commettre des pillages³³⁵⁶. » Autrement dit, les pirates responsables de la razzia contre les côtes du Zhejiang en 1442 auraient été les descendants des pirates qui subirent une lourde défaite à la bataille de Wanghaiguo en 1419. Si Rokurōjirō et Tōjirō étaient effectivement les meneurs de la flotte de 1442, cela signifierait donc que Saemontarō et Tōshichi (le père de Tōjirō) auraient été les instigateurs de la campagne pirate de 1419.

Comme nous l'avons vu précédemment, en 1419, vingt ans avant que Rokurōjirō et ses acolytes ne lancent leur campagne au Zhejiang, une flotte pirate composée d'une trentaine de navires de Tsushima et d'Iki fit voiles vers le Liaodong. Nous avons étudié en détail les mouvements de cette flotte³³⁵⁷ : celle-ci remonta au début du 5^e mois la côte ouest du Chōlla, puis débarqua à Pi'in pour réclamer des vivres aux autorités coréennes. La famine sévissant à Tsushima, les pirates n'avaient plus assez de vivres pour poursuivre leur navigation vers les côtes chinoises. Toutefois, face aux tergiversations des autorités coréennes, les pirates finirent par attaquer la zone, avant de poursuivre leur route vers le nord. Ils arrivèrent finalement au Liaodong au début du 6^e mois, mais subirent une lourde défaite à la bataille de Wanghaiguo. Plus de la moitié furent tués, et les survivants rentrèrent au Japon au début du 7^e mois, en longeant la côte coréenne. Selon les dires des pirates capturés par les autorités coréennes, la flotte n'aurait pas eu l'intention d'attaquer les côtes de la péninsule, mais y aurait été poussée par les circonstances³³⁵⁸. Cette attaque fournit le prétexte nécessaire à la cour du Chosŏn pour lancer une attaque de grande

³³⁵⁴ La garde de Changguo se situait au sud de Ningbo. Cf. CHTB : j.5, « carte de la frontière de la préfecture de Ningbo » (寧波府境圖).

³³⁵⁵ Yongle régna de 1402 à 1424.

³³⁵⁶ 永樂年間，被遼東官軍擒殺盡絕。今其子孫長盛，復出搶劫。(CWS : 1443.12.27 [2] ; 1444.1.2 [1]).

³³⁵⁷ Cf. *supra*, « III.1.C. La campagne de 1419 : le raid pirate le mieux documenté ».

³³⁵⁸ CWS : 1419.5.13 [3].

envergure contre Tsushima³³⁵⁹. La flotte coréenne débarqua d'abord à Ozaki, puis après quelques jours passés en ce lieu, se déplaça ensuite vers Funakoshi, le but étant de couper les voies de communication terrestre entre le nord et le sud de l'île³³⁶⁰. Or, dans le rapport envoyé par le commandant du corps expéditionnaire à la cour du Chosŏn, celui-ci nota qu'« à l'heure du cheval³³⁶¹, une dizaine de nos navires arrivèrent d'abord à Tsushima. Les pirates les repérèrent, mais crurent qu'il s'agissait des gens de l'île qui rentraient après avoir fait bonne prise, et les attendaient avec de la viande et de l'alcool. Le gros des troupes arriva ensuite et mouilla en rade de Tuji ; les pirates, stupéfaits, s'enfuirent. Seule une cinquantaine engagea le combat mais se débanda, et abandonna vivres et possessions pour aller se réfugier dans les montagnes, n'osant se mesurer à nous³³⁶² ». Ce rapport donne un précieux aperçu de la place des flottes pirates dans la société insulaire, dont le retour après plusieurs mois de campagne était l'occasion de réjouissances pour les populations locales qui en dépendaient pour leur subsistance. Autre information à relever ici, la rade de « Tuji » désigne Tsuchiyori (土寄), un toponyme de la zone d'Ozaki, à l'orée de la baie d'Asō. Si les gens d'Ozaki s'attendaient au retour de la flotte pirate en ce lieu, il est alors fort probable qu'elle ait également appareillé de ce point pour débiter sa campagne au 4^e ou 5^e mois de cette année-là. Ozaki était à cette époque le principal point d'appui de Saemontarō, ce qui laisse donc penser que la flotte pirate de 1419 appareilla depuis le principal point d'appui des Sōda. Nous avons également cité plus haut les paroles du vassal de Saemontarō en charge des affaires de Tsuchiyori en 1426, selon lequel l'expédition coréenne avait été « causée par leurs propres crimes³³⁶³ (因自作之罪) », une tournure qui suggère également que les pirates étaient, au moins en partie, originaires de ce lieu. Ainsi, si l'on tient compte de l'origine géographique de la flotte, de l'activité pirate des proches de Saemontarō après sa mort et du témoignage du soldat chinois Dai Fuming, il paraît hautement probable que le clan Sōda, dont Saemontarō était alors le patriarche, prit part à la campagne de 1419. Comble de l'ironie, la flotte pirate fut contrainte de piller en chemin les côtes coréennes, et causa l'expédition coréenne contre Tsushima dans laquelle Saemontarō fut presque entièrement ruiné. Non seulement cela, mais la flotte

³³⁵⁹ Cf. *supra*, « III.2.C.4 Punir les pirates : l'expédition contre Tsushima de 1419 ».

³³⁶⁰ CWS : 1419.6.20 [4].

³³⁶¹ C'est-à-dire entre 11h et 13h.

³³⁶² 午時, 我師十餘艘先至對馬島, 賊望之以爲本島人得利而還, 持酒肉以待之。大軍繼至, 泊豆知浦, 賊皆喪魄遁逃, 唯五十餘人拒戰而潰, 悉棄糧儲什物, 走入險阻, 不與敵 (CWS : 1419.6.20 [4]).

³³⁶³ CWS : 1426.5.21 [2].

pirate, qui était donc au moins en partie composée de navires appartenant aux Sōda, subit de très lourdes pertes en Corée et surtout en Chine. L'année 1419 fut donc calamiteuse pour le clan Sōda, ce qui explique que Saemontarō se démena pour garantir le retour de la paix et la réouverture des relations commerciales avec le Chosŏn.

En effet, les relations entre le Chosŏn et le Japon restèrent tendues pendant quelques années suite à l'expédition coréenne. Quelques jours après le retour du corps expéditionnaire, le Chosŏn adressa une lettre à Sadamori, lui intimant de se présenter promptement à la cour et faire acte de soumission, faute de quoi le Chosŏn menaçait de lancer une nouvelle expédition pour réduire Tsushima en cendres³³⁶⁴. Une première réponse arriva de Tsushima au 9^e mois. Un certain « Toidandoro³³⁶⁵ » (都伊端都老 ; ?-?) vint porter la réponse de Sadamori, qui disait accepter la reddition et demandait le renvoi des gens de Tsushima faits prisonniers, sans mentionner sa venue à la cour³³⁶⁶. Cette réponse fut jugée insuffisante par le gouvernement coréen qui, au 10^e mois, insista à nouveau pour que Sadamori se présente à la cour avant la fin de l'année 1419³³⁶⁷. Aucune réponse ne parvint à la cour dans les délais impartis, mais au 1^{er} mois intercalaire de 1420, une ambassade menée par un certain « Siŭnggyedo » (時應界都³³⁶⁸) et prétendument dépêchée par Sō Sadamori se présenta à la cour coréenne. Les annales du Chosŏn en rapportent la teneur en ces termes³³⁶⁹ :

禮曹啓: "對馬島 都都熊瓦使人時應界都來傳熊瓦言曰: '對馬島土地瘠薄, 生理實難。 乞遣島人, 戍于加羅山等島, 以爲外護。 貴國使人民入島, 安心耕墾, 收其田稅, 分給於我以爲用。 予畏族人窺奪守護之位, 未得出去, 若將我島依貴國境內州郡之例, 定爲州名, 賜以印信, 則當効臣節, 惟命是從。 都豆音串入侵賊船三十隻內, 戰亡十六隻, 餘十四隻還來。 七隻乃一岐州人, 已還本州, 七隻

³³⁶⁴ CWS : 1419.7.17 [5].

³³⁶⁵ Ce nom n'apparaît qu'à l'occasion de cet échange diplomatique, et il est impossible de déterminer à quoi il correspond en japonais.

³³⁶⁶ CWS : 1419.9.20 [4].

³³⁶⁷ CWS : 1419.10.18 [3].

³³⁶⁸ Ce nom est clairement une transcription phonétique coréenne d'un nom japonais, mais il est difficile d'en déterminer la forme japonaise. Il pourrait éventuellement s'agir d'une transcription phonétique de « Shigekatsu », par exemple. Son nom est à nouveau cité en 1421 sous la forme « Sin'gyedo » 辛戒道 (CWS : 1421.4.7 [4]).

³³⁶⁹ CWS : 1420.1+.10 [6].

則我島人也。其船主則戰亡,但有格人等還來。今已推捉各船作頭人各一,并其妻子囚繫,收取家財及船以待命,乞速送官人區處。 ”

« Le Ministère des Rites rapporte à la cour : “Siŭnggyedo, envoyé de Todo Ungwa³³⁷⁰ est venu transmettre les paroles de Ungwa : ‘Le sol de Tsushima est infertile, et il est difficile d’y vivre. Nous demandons d’envoyer des gens de notre île à Karasan³³⁷¹ et dans d’autres îles pour former une protection extérieure. Si Votre noble Pays laissait s’installer nos gens dans les îles, défricher paisiblement la terre, alors vous pourriez percevoir leurs impôts fonciers et nous en reverser une partie pour nos besoins. Je crains que des membres de mon clan visent ma place de protecteur militaire [de Tsushima], et ne peux donc m’éloigner. Si vous désirez que notre île dépende de votre pays au titre de district et préfecture de l’intérieur de votre territoire, choisissez un nom de préfecture, et décernez-nous un sceau officiel. Nous respecterions alors le protocole en tant que sujets [de la Cour], et suivrions vos ordres. Parmi les trente navires qui ont attaqué Toduŭmgot, seize ont été perdus dans les combats, et les quatorze restants sont rentrés. Sept sont d’Iki, et s’en sont déjà retourné dans leur province. Sept sont donc de notre île. Leurs capitaines sont morts dans les combats, seuls leurs subalternes sont rentrés. Nous avons déjà arrêté les chefs de chaque navire, emprisonné leurs femmes et enfants, confisqué leurs biens et navires, et attendons désormais vos ordres. Nous demandons que vous dépêchiez un émissaire pour qu’il traite leur cas”. »

Il s’agit là d’un document essentiel dans l’histoire des relations entre Tsushima et le Chosŏn³³⁷², et dont on peut résumer son contenu en quatre points :

1) Les gens de Tsushima désirent obtenir la permission de s’établir dans les îles du rivage, notamment Kōjedo, afin d’y défricher et cultiver des terres. En contrepartie, la cour

³³⁷⁰ Il s’agit d’une déformation de Tsutsukumamaru (都都熊丸), le nom de jeunesse (*yōmyō* 幼名) de Sō Sadamori (宗貞盛).

³³⁷¹ Karasan (加羅山) est une montagne sur l’île de Kōje, en face de Tsushima.

³³⁷² Ce document a fait couler beaucoup d’encre, et sert encore régulièrement d’argument pour les pseudo-historiens qui tentent de revendiquer une appartenance historique de Tsushima à la Corée. Sur ce point, cf. ROBINSON, Kenneth R., 2006 : 40-46.

percevrait la majeure partie de leur production à titre de recettes fiscales, une partie devant toutefois être reversée à Sadamori au titre d'émoluments.

2) Sadamori ne peut se présenter en personne au Chosŏn car il craint que certaines personnes n'usurpent sa charge officielle en son absence.

3) Il propose également de faire de Tsushima une préfecture *chu* (州) du Chosŏn et ainsi de placer l'île sous l'autorité directe de la cour coréenne.

4) Les pirates responsables de l'attaque contre Toduŭmgot originaires de Tsushima ont été arrêtés avec femmes et enfants, leurs navires et leurs biens confisqués, et Sadamori demande que la cour du Chosŏn dépêche un émissaire à Tsushima pour déterminer leur sort.

Or, Sadamori n'était pas le véritable commanditaire de cette ambassade. Elle fut en réalité dépêchée par un autre pouvoir de l'île qui craignait le retour de la guerre et désirait ardemment le retour du commerce³³⁷³. Comme l'écrivit Song Hŭigyŏng après s'être entretenu avec Saemontarō à Tsushima quelques mois plus tard, « depuis l'expédition, Tara [Saemontarō] et les Japonais envoyés par cette île craignent d'un côté la mort, et de l'autre redoutent la détention, aussi la requête que cette île appartienne au Chosŏn est une feinte. Ils désirent seulement éviter la mort et rentrer chez eux »³³⁷⁴.

Qui était alors le véritable commanditaire de cette ambassade ? Notons en premier qu'elle semble bien émaner d'une personne ou d'un groupe possédant une certaine influence politique à Tsushima. Siŭnggyedo explique en effet que les pirates responsables de l'attaque contre les côtes coréennes ont été arrêtés et demande que le Chosŏn dépêche directement un émissaire à Tsushima pour administrer leur châtement³³⁷⁵. Or, nombre des navires pirates ayant appareillé de Tsuchiyori (Ozaki), dont Saemontarō était le « Commandant en chef », ce dernier possédait sans aucun doute l'autorité suffisante pour faire arrêter les responsables, et ce d'autant plus qu'il était à cette époque en charge des

³³⁷³ MURAI Shōsuke, 1997 : 28-30 ; CWS : 1421.4.7 [4]. Notons d'ailleurs que Siŭnggyedo semble transmettre oralement les prétendues propositions de Sadamori, ce qui signifie que l'ambassade ne portait donc aucune lettre, un fait étrange compte tenu de l'importance des affaires discutées (NAKAMURA Hidetaka, 1965, rééd. 1970 : 261).

³³⁷⁴ 蓋行兵以後。多羅等本國所送倭等。一以畏死。一以疑拘留。以其島願屬朝鮮爲假言。冀其免死回還耳 ; NIH : 1420.2.28.

³³⁷⁵ Il n'est pas exclu que Siŭnggyedo ait menti à ce sujet, mais le but de la manœuvre étant d'apaiser la cour coréenne pour rouvrir les échanges et surtout éviter une nouvelle expédition, il aurait été très risqué de proposer au Chosŏn de dépêcher un représentant sur place si les chefs pirates n'avaient pas été réellement mis aux arrêts. Il nous semble donc que cette partie du rapport de Siŭnggyedo reflète la réalité.

affaires de toute l'île. Il déclara d'ailleurs à Song Hūigyōng en 1420 que « récemment, des rebelles de cette île ont agressé votre pays³³⁷⁶. En premier lieu, ils ont trompé Todoungwa [Sō Sadamori] ; en deuxième lieu, ils ont trompé le Ciel ; ils ont également trompé Sa Majesté. Le Ciel les haït. Comment de tels Hommes pourraient-ils rester longtemps en vie ? Leurs semblables ont à présent tous été anéantis³³⁷⁷ ». La colère de Saemontarō est d'autant plus compréhensible qu'il fut presque ruiné par l'expédition coréenne contre Tsushima, directement causée par les actions de cette flotte. Par conséquent, ce fut sans doute Saemontarō qui dépêcha Siūnggyedo au Chosŏn pour tenter d'apaiser les tensions et éviter une nouvelle expédition coréenne. Enfin, lorsque Song Hūigyōng passa par Tsushima, Saemontarō lui expliqua le fait suivant :

朝鮮去年行兵於此島。又屬慶尙道之文。前日已來久矣。此島乃小二殿祖上相傳之地。二殿若聞。則雖百戰百死。爭之不已矣。[...] 此書二殿見之。則官人去留皆不得矣。將送于二殿乎。姑置之。使二殿不知乎。官人決之³³⁷⁸

« “Le Chosŏn a dépêché des troupes dans cette île l’an dernier. Par ailleurs, votre lettre concernant le rattachement [de l’île] à la province du Kyōngsang est arrivée il y a longtemps. Cette île est un domaine que les seigneurs Shōni se transmettent depuis des générations. Si le Seigneur Shōni apprenait [cela], il n’aurait de cesse de se battre, quitte à mener cent guerres et mourir cent fois.” (...). “Si le Seigneur Shōni voyait cette lettre, alors vous ne pourriez plus aller et venir. Veuillez décider si je la lui envoie ou si je la conserve ici pour qu’il n’en ait pas connaissance”. »

Autrement dit, Saemontarō avait intercepté la lettre que le Chosŏn avait adressée à Sadamori (lui-même vassal de Shōni Mitsusada) en réponse à l’ambassade de Siūnggyedo, et proposait de la dissimuler pour que le contenu de cette correspondance ne parvienne pas aux oreilles de Mitsusada. Cette manipulation diplomatique renforce l’idée qu’il était

³³⁷⁶ Le terme de *sangguk* 上國 (lit. « Pays Supérieur ») fait généralement référence à la Chine dans le contexte de la Corée, mais il est ici employé par Saemontarō pour désigner le Chosŏn, plaçant Tsushima en position de vassal.

³³⁷⁷ 向者。此島悖逆之人侵犯上國。一欺都都熊瓦。二欺上天。又欺殿下。天乃厭之。如此人安得久生乎。其類今已盡滅矣。(NIH : 1420.2.28).

³³⁷⁸ NIH : 1420.2.28.

également en mesure de dépêcher Siŭnggyedo en premier lieu. Il présenta cette manipulation comme étant dans l'intérêt de l'ambassade coréenne, et Song Hŭigyōng consentit d'ailleurs à laisser Saemontarō renvoyer cette lettre au Chosŏn, mais si comme nous le supposons Saemontarō était effectivement à l'origine de l'ambassade de Siŭnggyedo, il n'avait pas non plus intérêt à ce que Sō Sadamori ou Shōni Mitsusada apprennent qu'il avait ainsi falsifié des messages diplomatiques en leur nom. La manœuvre fut un franc succès pour Saemontarō, puisque cette correspondance fut finalement gardée secrète des Sō et des Shōni, la cour du Chosŏn renonçant à la fois à lancer une nouvelle expédition mais également à annexer l'île. Évidemment, il n'était pas non plus dans l'intérêt de Saemontarō d'avouer à la cour coréenne qu'il était l'auteur de l'ambassade de Siŭnggyedo, son but étant de rétablir son statut d'interlocuteur privilégié du Chosŏn. Song Hŭigyōng écrivit lui-même à la cour que la demande d'annexer l'île était un mensonge, et qu'« en réalité, le Seigneur I [Shōni] ou Tara [Saemontarō] n'étaient pas au courant³³⁷⁹ ».

Nous pouvons ainsi récapituler les évènements de 1419-1420 tel que suit : la flotte pirate, composée de navires de Tsushima et d'Iki, dont une partie au moins appartenait au clan Sōda, projetait d'aller piller les côtes du nord de la Chine. En raison de la famine à Tsushima, la flotte, qui n'avait pas l'intention d'attaquer les côtes coréennes, dût toutefois y faire halte pour demander des vivres. Suite à un incident survenu avec les autorités coréennes, les pirates passèrent toutefois à l'offensive avant de poursuivre leur route vers le Liaodong, où ils furent mis en déroute par l'armée chinoise, laissant près de la moitié de leurs hommes sur le champ de bataille. Pendant ce temps, le Chosŏn dépêcha une expédition punitive à Tsushima qui dévasta les possessions du clan Sōda. Les autorités coréennes menaçant Tsushima d'une nouvelle attaque si Sadamori ne se présentait pas à la cour, Saemontarō, craignant une nouvelle calamité, dépêcha au Chosŏn une fausse ambassade au nom de Sadamori pour tenter d'apaiser les tensions. Il fit arrêter les chefs pirates qui avaient pu rentrer à Tsushima pour les livrer au Chosŏn et proposa même à la cour d'annexer l'île. Le gouvernement du Chosŏn répondit favorablement à cette requête, mais la missive qu'il adressa en réponse à Sadamori, avec qui il croyait être en train de négocier, fut interceptée par Saemontarō. Ce dernier persuada l'ambassadeur du Chosŏn

³³⁷⁹ 實非二殿, 多羅等之所知也 (NIH : 1420.2.28)

Song Hūigyōng de garder cette communication secrète et d'abandonner le projet d'annexion de Tsushima, une manœuvre couronnée de succès.

Nous estimons donc que Sōda Saemontarō fut l'un des principaux organisateurs de la flotte de 1419, partie de Tsushima pour aller piller les côtes du Liaodong, mais qui fut poussée par les circonstances à attaquer les côtes coréennes en route. Or, la campagne en Chine du nord de 1419 s'inscrit dans la dynamique particulière de la piraterie japonaise des années 1410, au cours desquelles deux grandes flottes pirates se répartirent leurs zones d'activité. L'une, qui semble se constituer vers 1413 et qui regroupait entre quatre-vingts et cent navires, ciblait principalement les côtes du Jiangnan, tandis que l'autre, composée d'une trentaine de navires et qui semble active presque chaque année à partir de 1415, longeait la côte ouest de la Corée pour concentrer ses attaques sur les côtes du Liaodong et du Shandong³³⁸⁰. 1419 fut la dernière année où cette flotte du nord fut active. Par conséquent, si les membres du clan Sōda (de Tsushima et d'Iki) étaient les principaux meneurs de la flotte de 1419, il est alors probable qu'ils fussent également responsables des campagnes contre la Chine du Nord de 1415 à 1419. Pour autant que l'on puisse en juger, Saemontarō n'avait pas renoncé à la piraterie après sa reddition en Corée en 1396, et développa à nouveau ses activités pirates après son retour dans l'île en 1411³³⁸¹. Devenu le « Grand Commandant de Tsuchiyori », il noua des relations commerciales et diplomatiques avec la cour du Chosŏn et dirigea en parallèle un vaste trafic nourri par l'activité pirate, s'étirant donc du nord de la Chine aux Ryūkyū, en passant par Kyūshū, Tsushima, et les ports coréens.

Le cas de Saemontarō est ainsi particulièrement éloquent pour comprendre la reconfiguration des réseaux pirates qui s'opère dans les années 1400 et 1410. Certains historiens y voient la transformation des pirates en marchands, ce qui est inexact, car comme nous l'avons démontré en analysant les circulations matérielles du Japon durant la seconde moitié du XIV^e siècle, les pirates étaient déjà impliqués dans les réseaux commerciaux à l'intérieur de l'archipel japonais. Les objets volés en Corée étaient écoulés sur les marchés japonais, et les populations insulaires du nord-ouest de Kyūshū se

³³⁸⁰ Cf. *supra*, « III.1.B.2 L'émergence de deux grandes flottes ».

³³⁸¹ Contrairement aux années 1390, Saemontarō ne participait plus personnellement aux campagnes pirates dans les années 1410, comme en témoigne le fait qu'il était présent à Tsushima au moment de l'expédition coréenne, alors que la flotte se trouvait en Chine. Il est bien plus probable qu'après son retour à Tsushima, il se contenta d'armer des navires et non plus de diriger les flottes.

procuraient en échange des stoupas du Kansai, entre autres produits. Le commerce entra donc très tôt dans les activités ordinaires de la piraterie, aussi le fait qu'ils s'y livrent également sur les côtes du Chosŏn au début du xv^e siècle ne représente pas une nouveauté en soi. L'évolution que l'on constate dans les années 1400-1410 ne réside donc pas tant dans les activités des pirates en tant que telles, mais dans la configuration des circulations maritimes induite par cette activité. Ainsi, alors que la Chine était relativement épargnée dans les années 1370-1390, elle devint à nouveau un terrain de chasse privilégié pour les flottes pirates, qui délaissèrent peu à peu la Corée, celle-ci devenant désormais un débouché commercial pour écouler le butin, au même titre que le marché intérieur japonais. Cela ne signifie pas pour autant que la petite piraterie disparut des côtes coréennes, mais les grandes flottes, orchestrées par des personnages ou clans puissants (au premier rang desquels figuraient les Sōda), se détournèrent complètement des côtes coréennes parce que leurs instigateurs tiraient désormais davantage de profits en écoulant leur butin dans les ports du Chosŏn, conduisant ce faisant à une profonde réorganisation des réseaux marchands et pirates.

Conclusion

Les sept décennies considérées dans cette étude furent une période de profonds bouleversements pour le monde maritime est-asiatique. Pendant des siècles, les marins chinois avaient dominé les réseaux ultramarins. Leurs jonques régnaient sans partage sur les routes hauturières de la mer de Chine orientale, transportant une grande variété de produits entre la Chine, le Japon et le Koryō. Les marchands chinois formaient des diasporas autour desquelles s'articulaient les échanges, et bénéficiaient tant au Japon qu'au Koryō du patronage des institutions et personnages puissants. Ces réseaux fonctionnèrent pendant des siècles, et s'ils furent un temps perturbés par l'irruption du pouvoir mongol sur le continent, ils continuèrent à fonctionner sans grande altération dans la première moitié du XIV^e siècle.

Le développement de la piraterie japonaise à partir de 1350, concomitante avec l'effondrement du pouvoir mongol, mais aussi de l'embrasement du conflit civil au Japon — dont elle fut en réalité le produit —, rebattit les cartes du monde maritime est-asiatique. Les années 1350 et 1360 peuvent à bien des égards être considérées comme une période de transition entre le temps des marchands chinois et celui des pirates japonais. Durant ces deux décennies, les pirates ciblaient les côtes sud et ouest du Koryō, et remontaient même jusque dans le Nord de la Chine à partir de 1358. Il arrivait alors qu'ils s'emparent de navires chinois croisant le long de cet axe, mais les caboteurs et les peuplements côtiers du Koryō constituaient l'essentiel de ses proies, les jonques continuant pour leur part à circuler sans trop d'encombre. Les marchands sino-japonais eurent cependant tendance, il est vrai, à dévier leur trafic vers le Sud, privilégiant la route des Ryūkyū plutôt que l'axe direct Ningbo-Hakata, que ce soit pour éviter les flottes pirates actives dans le détroit de Corée ou sous la pression des Kikuchi, qui cherchaient à développer les activités portuaires de Takase, sur leurs propres domaines, ou peut-être une combinaison de ces deux facteurs.

Ce n'est qu'avec l'établissement des Ming en 1368 que le temps des marins chinois fit définitivement place à celui des pirates japonais. De nombreux Chinois, hostiles au nouveau régime, fuirent à l'étranger avec leur savoir-faire, notamment en matière de navigation hauturière, et certains s'allièrent aux pirates japonais. Mettant à disposition de

ces derniers leurs propres navires, ils permirent aux pirates d'élargir considérablement leur rayon d'action, qui s'étendit à partir de 1369 à l'ensemble des côtes de la mer de Chine orientale, et parfois même vers la côte orientale de la péninsule coréenne au nord-est et vers le Guangdong au sud-ouest — du moins jusqu'à ce qu'ils délaissent les rivages chinois pour concentrer leurs attaques au Koryŏ à partir de 1375. Les années 1370 et 1380 furent ainsi non seulement marquées par un élargissement de l'activité pirate, mais également par une multiplication des flottes.

En matière de défense côtière, le Koryŏ et les Ming adoptèrent une stratégie remarquablement similaire, qui consistait à relocaliser les populations insulaires sur le continent, hors de portée des pirates — du moins le pensaient-ils. Dans le cas de la Chine, l'objectif premier était semble-t-il d'éviter toute collusion entre les locaux et les pirates japonais, une crainte d'autant plus justifiée que les rangs des pirates comptaient de nombreux émigrés chinois. Dans le cas du Koryŏ, certaines îles ou portions de côte furent simplement vidées de leur population parce que les habitants avaient été massacrés, enlevés ou bien contraints à l'exil par les pirates, mais d'autres furent délibérément évacuées par les autorités. Si la crainte de voir des populations insulaires se joindre aux pirates ne fût pas totalement absente à la cour du Koryŏ, il semble plutôt que les évacuations furent décrétées dans le cadre d'une stratégie de la terre brûlée visant à priver les pirates de cibles potentielles. Qu'à cela ne tienne, les pirates poursuivirent leurs incursions plus en avant vers l'intérieur des terres coréennes, soit en remontant les artères fluviales, soit en mettant pied à terre et pillant district après district sur des dizaines de kilomètres. Il est indéniable que les politiques d'évacuation des îles chinoises et coréennes n'eurent pas les effets escomptés. En pratique, elles fournirent plutôt aux flottes pirates des bases avancées sûres qui facilitèrent leurs longues campagnes : les pirates y trouvaient ravitaillement en eau douce et en vivres (notamment en chassant le gibier local), entrepôts temporaires pour leur butin, abris pour échapper à des poursuivants ou pour épier des proies potentielles, refuges en cas d'intempérie, et parfois même mouillages pour hiverner. En somme, les évacuations décrétées par les autorités centrales, qui impliquaient également de vider les îles de toute présence militaire à l'exception de patrouilles ponctuelles, n'eurent d'autre résultat que de faciliter la tâche aux pillards.

À l'inverse, les stratégies diplomatiques antipirates des cours des Ming et du Koryō vis-à-vis du Japon divergèrent sensiblement, et adoptèrent en réalité, sans le savoir, des intérêts opposés. Alors que les premiers misèrent tout sur le Prince Kaneyoshi et la cour du Sud, le Koryō développa au contraire des relations avec le *bakufu* et plusieurs de ses partisans, au premier rang desquels figurait Imagawa Ryōshun, principal adversaire politique et militaire de Kaneyoshi à Kyūshū. Les Ming incitèrent ainsi Kaneyoshi à réprimer la piraterie en Chine, tandis que les autorités du Koryō exhortèrent Ryōshun à mettre un terme aux exactions des pirates en Corée, et à en juger par la disparition de l'activité pirate en Chine et son intensification au Koryō à partir de 1375, il semble que la diplomatie chinoise l'emporta. Si nous ignorons précisément quels rapports les différents pouvoirs féodaux entretenaient avec les pirates durant la période d'intensification, il semble que Kaneyoshi était à ce stade en meilleure posture que le *bakufu* pour influencer sur leur activité.

Cet équilibre diplomatique se renversa peu à peu à partir de la fin des années 1380. La piraterie entra en effet dans une période d'accalmie au cours des années 1390 et 1400, ciblant à nouveau les rivages chinois tout en se faisant de plus en plus discrète sur les rivages coréens. Cette évolution était imputable d'une part à la pacification progressive de la société japonaise et au renforcement de l'autorité du *bakufu*, et d'autre part aux politiques diplomatiques et commerciales des autorités centrales du continent vis-à-vis du Japon. Le retour de la piraterie en Chine à partir de 1389 peut en effet s'expliquer par l'effondrement de la cour du Sud à Kyūshū et la rupture totale des relations diplomatiques entre la cour des Ming et le Japon. L'empereur Yongle s'attacha à remédier à cette situation en conférant au shogun Yoshimitsu le titre de « Roi du Japon », qui s'accompagnait d'importants bénéfices diplomatiques et bien sûr commerciaux. En réponse, Yoshimitsu déploya d'importants efforts pour réprimer la piraterie et ainsi préserver ses intérêts en Chine. Si cette approche diplomatique s'avéra dans un premier temps payante, la piraterie diminuant de façon notable durant les années 1400, elle dépendait côté japonais de la bonne volonté d'un seul acteur politique, le shogun. Yongle fit bientôt l'amère expérience de l'instabilité d'une telle approche lorsque Yoshimochi, le successeur de Yoshimitsu, décida en 1410 de couper les ponts avec la Chine. À l'inverse de la stratégie prônée par la Chine, la nouvelle diplomatie du Chosŏn ne se contentait plus de s'adresser au *bakufu* et à ses représentants directs, mais à une multitude d'acteurs politiques, des seigneurs féodaux de tous rangs (principalement basés à Kyūshū) aux

chefs pirates eux-mêmes. Sans doute la plus grande réussite du nouveau régime fut-elle de faire entrer à son service le chef pirate de Tsushima Sōda Saemontarō, désarmant ce faisant un grand nombre de navires pirates. Cette approche diplomatique permettait ainsi de cibler les acteurs politiques les plus directement à même d'influer sur l'activité pirate, et permettait, dans le cas où les rapports avec l'un d'entre eux se détérioreraient, de préserver le dispositif dans son ensemble. Certes, cette politique fut facilitée par la construction d'une solide marine de guerre, mais la défense armée des côtes à elle seule n'était en rien une garantie contre les incursions des pirates, comme le démontra la recrudescence d'activité pirate en Chine durant les années 1410.

En effet, les années 1410 furent marquées par un très net regain d'intensité de l'activité pirate. Durant ces années, deux grandes flottes, l'une rassemblant une trentaine de navires portant environ deux mille hommes et une seconde rassemblant entre quatre-vingts et cent navires et près de sept mille hommes (un chiffre peut-être exagéré, mais qui n'en reflète pas moins les effectifs colossaux de ce groupe), écumèrent les côtes de la mer de Chine orientale, ou plutôt les côtes chinoises, devrait-on dire, car elles évitèrent soigneusement les rivages coréens. La recrudescence de la piraterie japonaise dans ces années fut sans doute motivée, ou du moins aggravée, par l'absence de répression de la part du *bakufu*, qui n'entretenait plus de rapports diplomatiques avec les Ming. Le fonctionnement général de l'activité pirate dans ces années montre ainsi qu'en matière de lutte antipirate, la seule défense passive des côtes n'était guère efficace, et ce bien que Yongle avait lui-même fait renforcer le système de gardes côtières créé par son père Hongwu. Les défenses du Zhejiang étaient par ailleurs les mieux entretenues de toute la côte³³⁸², mais cela n'empêcha pas la plus imposante des deux flottes de cibler cette province année après année. Sans une politique diplomatique et commerciale adressant directement les exigences économiques des pirates et des pouvoirs dont ils dépendaient directement, la cour impériale ne pouvait guère escompter parvenir à une résolution pérenne du problème. De fait, la piraterie était avant toute chose une activité économique, dont les acteurs dépendaient pour assurer leur propre subsistance. Par ailleurs, les pouvoirs sous l'égide desquels ils opéraient pouvaient également tirer profit des revenus économiques générés. Quand l'autorité des pouvoirs en question était suffisamment établie, il était possible de ne répondre qu'aux exigences de ceux-ci pour qu'ils fassent

³³⁸² Lo Jung-pang, 2012 : 331-332.

pression sur la piraterie (tel fut le cas de Yoshimitsu durant les années 1400), mais quand les structures de pouvoir étaient fragilisées et que les pouvoirs politiques établis perdaient leur autorité sur les organisations pirates (ce fut semble-t-il le cas à Tsushima durant les années 1370, 1380 et 1390), il devenait alors indispensable de s'adresser directement aux pirates eux-mêmes. Le Chosŏn s'adressa à la fois aux pouvoirs et aux pirates, les Ming à aucun.

La dimension économique est sans conteste une des données fondamentales pour comprendre le fonctionnement de la piraterie, un aspect auquel peu d'historiens de la piraterie japonaise se sont intéressés. John Anderson distingue trois grandes formes économiques de la piraterie à travers l'histoire : une piraterie parasitique, dépendant de l'existence de routes commerciales ou de côtes riches et mal défendues ; une piraterie épisodique, résultat d'une perturbation du fonctionnement ordinaire de l'économie ; une piraterie intrinsèque, lorsque la prédation fait partie intégrante du tissu fiscal, commercial et économique d'une société³³⁸³. Peut-on alors ranger la piraterie japonaise en mer de Chine dans l'une de ces trois catégories ? Peut-être avait-elle débuté en tant que piraterie parasitique : non seulement les côtes du Koryŏ toutes proches étaient le théâtre d'un intense cabotage et abritaient de nombreux villages, monastères, etc., mais elles étaient de surcroît bien mal protégées au milieu du XIV^e siècle. Il en allait de même pour les côtes du Nord de la Chine, par où transitaient toutes les navigations entre le Sud de l'empire et la capitale, alors que la cour des Yuan était préoccupée à lutter pour sa propre survie. Mais il semble que très vite, la piraterie devint non pas une aberration, mais une composante essentielle des circulations économiques en mer de Chine. Pour les populations qui s'y adonnaient, la prédation faisait somme toute partie du fonctionnement ordinaire de l'économie locale. Et si les interdits maritimes des Ming exacerbèrent l'activité pirate en entravant le fonctionnement ordinaire des échanges économiques, ces interdits furent édictés en réponse à cette activité, et n'en furent donc pas la cause profonde. En conséquence, la piraterie japonaise apparaît avant tout comme une piraterie intrinsèque, pour reprendre les termes du cadre analytique proposé par Anderson. Elle était inextricablement liée au fonctionnement ordinaire des réseaux économiques des sociétés d'où elle émanait, mais aussi des circuits économiques qu'elle

³³⁸³ ANDERSON, John L., 1995 : 181.

alimentait. Au temps de la piraterie japonaise, la prédation faisait partie intégrante du tissu économique de la mer de Chine orientale.

Sans doute le caractère intrinsèque de cette piraterie explique-t-il le fait que son déclin au-delà de 1419 fut lent et graduel, du moins sur les côtes de la Chine. Côté coréen, plus aucune grande flotte ne cibra les rivages de la péninsule jusqu'en 1544³³⁸⁴. Les seules affaires impliquant des flottes japonaises de plus d'une dizaine de navires dans les eaux coréennes survinrent en 1423 et 1424. En effet, en 1423, un groupe de quatorze navires fut signalé autour de l'île Koch'o (孤草島 ; actuelle île de Kōmun 巨文島). La marine du Chosŏn dépêcha une escadre à leur rencontre, donnant lieu à des affrontements qui aboutirent à la capture d'un des navires « pirates³³⁸⁵ ». L'année suivante, ce furent douze navires japonais qui furent signalés dans la même zone. La marine dépêcha à nouveau des troupes et s'empara de deux de leurs embarcations³³⁸⁶. Cependant, comme le fait remarquer Tamura Hiroyuki, rien ne permet d'affirmer que ces groupes étaient venus au Chosŏn dans le but exprès de commettre des pillages³³⁸⁷. La zone autour de Kōmun était au xv^e siècle une zone de pêche fréquentée avec assiduité par les pêcheurs japonais³³⁸⁸, aussi n'est-il pas exclu que le groupe en question était venu pour jeter ses filets dans la zone, et non pour causer des troubles. Il n'est pas non plus exclu qu'il s'agit de groupes revenant de Chine, qui passaient parfois par les côtes du Chŏlla pour rentrer au Japon³³⁸⁹, mais la petite taille de leurs navires³³⁹⁰ nous oriente davantage vers la thèse d'un groupe de pêcheurs. Outre ces affaires, pour lesquelles il est difficile d'affirmer qu'il s'agit bien de pirates, la vaste majorité des attaques signalées au Chosŏn furent perpétrées par des groupes qui ne regroupaient guère plus de deux ou trois navires, et qui selon toute vraisemblance étaient des pêcheurs, transporteurs ou contrebandiers de Tsushima ou des îles alentours, et qui profitaient de l'inattention des autorités pour commettre des larcins.

³³⁸⁴ Concernant l'affaire qui survint cette année et la reprise des violences « japonaises » (ou plutôt sino-japonaises), sur les côtes du Chosŏn au milieu du xvi^e siècle, voir CARRE, Guillaume, 2019 : 98-100 ; 107-120.

³³⁸⁵ CWS : 1423.10.3 [7].

³³⁸⁶ CWS : 1424.9.20 [1].

³³⁸⁷ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 87.

³³⁸⁸ Pour analyse détaillée des pratiques de pêche japonaises dans les eaux coréennes au xv^e siècle, voir OSA Setsuko, 2002 : 26-138.

³³⁸⁹ Cf. *infra*, p. 773.

³³⁹⁰ Le navire capturé en 1423 comptait vingt-et-une personnes à son bord, tandis que ceux de 1424 portaient respectivement vingt-et-une et treize personnes, soit une taille bien en deçà de celle des grands navires employés par les grandes flottes pirates, qui portaient généralement entre cinquante et soixante-dix hommes.

Cela étant, même ce type d'affaires eut tendance à diminuer à partir de 1426, voire disparaître presque entièrement des sources du Chosŏn à partir de 1444³³⁹¹. Quelques mentions dans la seconde moitié du xv^e siècle suggèrent toutefois que cette petite piraterie — que l'on pourrait qualifier de parasitique, pour reprendre la classification d'Anderson — ne disparut jamais vraiment des côtes du Chosŏn³³⁹². Il fut par exemple rapporté en 1474 que des pêcheurs du village de Mine à Tsushima volaient les effets des villageois coréens³³⁹³ ; en 1486, les résidents du village d'Are (阿連) à Tsushima, pêcheurs de profession, dérobaient les possessions des habitants du Chosŏn qu'ils revendaient aux familles aisées de l'île³³⁹⁴. Ces deux exemples illustrent ainsi le fonctionnement de la piraterie japonaise au xv^e siècle, qui n'avait plus grand-chose à voir avec la grande piraterie de la fin du Koryŏ. Par ailleurs, nombre des épisodes de piraterie enregistrés dans les sources coïncidaient avec des périodes de famine dans les îles du détroit de Corée. Ce fut par exemple le cas en 1489, lorsqu'un typhon ravagea les îles de Tsushima et Iki, causant une crise alimentaire, et donc une résurgence de l'activité pirate sur les côtes coréennes. Au 11^e mois, un groupe de six navires japonais attaqua les côtes du Chŏlla, dépouilla les habitants, et se retira³³⁹⁵. La piraterie japonaise ne disparut donc pas des eaux coréennes, mais jamais plus elle ne fit trembler l'ordre établi comme au xiv^e siècle.

Fait intéressant, le second xv^e siècle vit aussi l'émergence au Chosŏn d'une piraterie locale, dénommée dans les textes « *sujŏk* » (水賊 ; « brigands des eaux »), terme qui servait semble-t-il à tracer une distinction avec les pirates japonais (*waejŏk* 倭賊³³⁹⁶). Cette piraterie endémique, dont les premières mentions dans les sources datent de 1474³³⁹⁷, fut particulièrement active durant le règne de Sŏngjong (成宗 ; r. 1469-1494), mais demeura active jusque dans la première moitié du xvi^e siècle³³⁹⁸. Elle devint en effet un véritable problème pour la cour à partir des années 1480, profitant des nombreuses îles inhabitées de la côte pour échapper aux autorités, et ciblant les convois de taxes³³⁹⁹.

³³⁹¹ TAMURA Hiroyuki, 1967 : 87.

³³⁹² Pour Tamura, cette rareté des mentions dans les sources ne signifie pas nécessairement que les affaires de piraterie disparurent des côtes coréennes, mais plutôt qu'elles furent désormais jugées trop insignifiantes pour être consignées dans les Annales de règnes. Cf. TAMURA Hiroyuki, 1967 : 87.

³³⁹³ CWS : 1474.11.10 [2].

³³⁹⁴ CWS : 1486.8.19 [1] ; SEKI Shūichi, 2012 : 30.

³³⁹⁵ CWS : 1490.1.5 [2].

³³⁹⁶ Voir par exemple CWS : 1489.11.17 [2].

³³⁹⁷ CWS : 1474.5.20 [4].

³³⁹⁸ MURAI Shōsuke, 2013 : 139.

³³⁹⁹ CWS : 1486.12.20 [6] ; 1486.12.22 [1] ; 1486.12.23 [6].

Nous avons mentionné plus haut le fait qu'en 1489-1490, un typhon avait causé une famine dans les îles du nord-ouest de Kyūshū. Or, le Chosŏn fut également touché, causant une embrasée de la piraterie coréenne, qui vint s'ajouter aux affaires liées à la piraterie japonaise, complexifiant parfois la distinction entre les deux³⁴⁰⁰. Les autorités du Chŏlla, dans un rapport adressé à la cour, expliquèrent les différentes pratiques entre ces pirates coréens et leurs homologues japonais : « les brigands des eaux [coréens] ligotent toujours les gens [qu'ils capturent] et les jettent à l'eau pour les faire disparaître, [tandis que] les pirates japonais dérobent seulement les possessions des gens, mais ne leur font pas forcément du mal »³⁴⁰¹. Il semble ainsi que les pirates coréens étaient plus prompts à faire usage de la violence que la petite piraterie japonaise, qui elle ne portait généralement pas atteinte à l'intégrité physique de leurs victimes si cela ne s'avérait pas nécessaire³⁴⁰². Par ailleurs, les Japonais ne visitaient généralement les côtes du Chŏlla que lorsque les vents de l'est soufflaient, vers les 8^e ou 9^e mois et les 2^e ou 3^e mois, mais pas durant la saison hivernale. Les pirates coréens, à l'inverse, étaient présents dans les îles de la côte tout au long de l'année, et représentaient de ce fait un danger constant³⁴⁰³. La diminution des faits de piraterie japonaise au Chosŏn ne signifia donc pas que les eaux coréennes furent *de facto* pacifiées, mais encore une fois, le temps où la capitale tremblait à la nouvelle de d'une flotte japonaise en approche n'était plus qu'un lointain souvenir.

Côté chinois, les attaques perpétrées par des grandes flottes japonaises se poursuivirent pendant plusieurs décennies, ciblant principalement les rivages du Sud. La fin du règne de Yongle fut relativement mouvementée de ce point de vue, des attaques étant signalées presque chaque année. En 1420, une flotte d'une dizaine de navires pillait le sud du Zhejiang et le nord du Fujian³⁴⁰⁴. L'année suivante, quinze pirates furent capturés autour de Chaozhou (潮州 ; au Guangdong³⁴⁰⁵), et des attaques furent signalées au Zhejiang en 1422³⁴⁰⁶ et 1424³⁴⁰⁷. En 1425, une flotte débarqua à Taozhu et parvint à

³⁴⁰⁰ KANG Pongnyong, 2016 : 183-184.

³⁴⁰¹ 水賊必縛人，投水以滅口，倭賊只奪其物，不必害人 (CWS : 1490.12.13 [3]).

³⁴⁰² Il s'agit d'un autre trait distinctif de la piraterie japonaise des eaux coréennes durant cette période, qui se démarquait ainsi de leurs ancêtres de la fin du Koryŏ, qui pillaient, tuaient et enlevaient les populations coréennes de façon presque systématique, et dont les atrocités émaillent les sources de la fin du Koryŏ et début du Chosŏn.

³⁴⁰³ CWS : 1490.12.13 [3] ; KANG Pongnyong, 2016 : 183-184.

³⁴⁰⁴ MSL : 1420.1.6.

³⁴⁰⁵ MSL : 1421.1.19 ; CHTB : j.3, « Chronique des troubles japonais du Guangdong » (廣東倭變紀), 1421.1.

³⁴⁰⁶ MS : 322, « Récit du Japon » 日本傳, 1422.

³⁴⁰⁷ CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1424.

s'emparer de la forteresse du bataillon, mais fut finalement repoussée par les troupes chinoises venues en renfort. Trois pirates furent capturés vivants, et dix autres tués. Le reste du groupe battit en retraite et rembarqua, mais fut pris en chasse par la marine, qui en captura trois de plus et en tua sept autres, et parvint même à couler un de leurs navires³⁴⁰⁸. Au-delà de cette date, les attaques eurent tendance à s'espacer, jusqu'à complètement disparaître à la fin du xv^e siècle. Zheng Liangsheng ne recense ainsi que seize attaques de pirates japonais en Chine entre 1426 et 1511, soit moins que pour le seul règne de Hongwu³⁴⁰⁹. Après l'attaque de 1425, il faut ensuite attendre 1429 pour qu'une nouvelle affaire soit signalée, cette fois-ci au Fujian³⁴¹⁰. Elle fut suivie l'année suivante d'une autre attaque dans les parages de Changzhou au Guangdong³⁴¹¹ ainsi que les abords de Zhangzhou, au Fujian³⁴¹², puis d'une nouvelle période creuse jusqu'à ce que survienne une nouvelle affaire au Fujian en 1436³⁴¹³. La tendance au ralentissement est ainsi très nette. Non seulement cela, mais les razzias en Chine au-delà de 1419 ne semblent pas avoir regroupé des effectifs bien conséquents ni causé des dommages importants³⁴¹⁴, contrastant ce faisant avec les campagnes menées par la grande « flotte du Sud » des années 1410³⁴¹⁵. Il est par ailleurs intéressant de noter qu'alors que les razzias de cette « flotte du Sud » se concentraient presque exclusivement sur les côtes du Zhejiang, nombre des attaques signalées au-delà de 1419 visèrent à nouveau les côtes du Fujian et du Guangdong, un fait qui comme nous l'avons expliqué pourrait indiquer que les pirates privilégiaient alors la route des Ryūkyū pour se rendre en Chine. Les sources ne nous renseignent guère sur les raisons de ce changement, mais nous supposons que les pirates cherchaient alors à contourner le Zhejiang, dont les défenses côtières étaient les plus solides de toute la côte chinoise³⁴¹⁶. La diminution des attaques pirates semble toutefois avoir conduit à un relâchement de ces défenses³⁴¹⁷, qui facilitèrent l'action des

³⁴⁰⁸ MSL : 1425.6.17 ; 1429.10.3.

³⁴⁰⁹ ZHENG Liangsheng, 2013 : 90. Zheng Liangsheng omet toutefois quelques affaires dans ses statistiques, telle que celle survenue au Fujian en 1429 (MSL : 1429.3.2). Cela étant, il inclut également les affaires de pillages survenues en 1449, mais qui ne semblent en réalité par avoir été commises par des pillards japonais (YUN Sōngik, 2012 : 399), de sorte que même en corrigeant ces statistiques, le constat du fort ralentissement de l'activité pirate reste inchangé.

³⁴¹⁰ MSL : 1429.3.2.

³⁴¹¹ MSL : 1430.8.13.

³⁴¹² MSL : 1430.8.25.

³⁴¹³ MSL : 1436.9.22.

³⁴¹⁴ YUN Sōngik, 2012 : 397-398 ; ZHENG Liangsheng, 2013 : 90.

³⁴¹⁵ Cf. *supra*, « III.1.B.2 L'émergence de deux grandes flottes ».

³⁴¹⁶ Lo Jung-pang, 2012 : 331.

³⁴¹⁷ YUN Sōngik, 2012 : 399 ; ZHENG Liangsheng, 2013 : 90-91.

pirates durant les années 1438-1443. Cette période fut marquée par un net regain d'intensité de la piraterie, principalement au Zhejiang³⁴¹⁸, chaque année ou presque³⁴¹⁹. Les raids de 1439 et 1442, rassemblant respectivement une vingtaine³⁴²⁰ et une quarantaine de navires³⁴²¹, furent semble-t-il les plus brutaux de toute la période 1420-1499³⁴²². Comme nous l'avons expliqué dans le dernier chapitre de cette étude, ces deux attaques furent organisées et menées par le clan Sōda de Tsushima, dont le patriarche était alors Rokurōjirō, fils de Saemontarō³⁴²³. La dernière affaire, qui survint en 1443, fut de bien moindre ampleur. La flotte ne regroupait semble-t-il que cinq navires³⁴²⁴, et fut repoussée par les troupes chinoises lorsqu'elle attaqua les abords de la garde de Haining (海寧衛), au Zhejiang³⁴²⁵. La briganderie japonaise connut ainsi un net regain d'intensité durant les années 1438-1443³⁴²⁶, mais ce pic d'activité s'avéra en réalité être son dernier soubresaut : au-delà de cette date, elle poursuivit sa lente extinction. Il faut en effet attendre 1453 pour qu'une nouvelle affaire soit signalée dans les sources³⁴²⁷. Cette année, une première attaque fut rapportée au 2^e mois, puis une seconde au 9^e mois, toutes deux

³⁴¹⁸ Il est par ailleurs intéressant de noter qu'une flotte semble avoir ciblé les côtes Shandong (autour de la garde de Zhenhai 鎮海衛) en 1440. Il s'agit de la première attaque au Shandong depuis 1417 (CWS : 1417.12.20 [1]), et vraisemblablement la dernière du XV^e siècle.

³⁴¹⁹ 1441 est la seule année creuse durant cette période (YUN Sōngik, 2012 : 398-399).

³⁴²⁰ CWS : 1439.2.4 [2].

³⁴²¹ CHTB : j.5, « Chronique des troubles japonais du Zhejiang » (浙江倭變紀), 1439. Le CHTB place l'attaque contre forteresse de Dasong (大嵩城) en 1439, mais compte tenu du fait que le lieu et le déroulement de l'affaire sont identiques à celle qui est mentionnée dans les *Shilu* à la date de 1442, il s'agit clairement d'une erreur de datation. Les *Shilu* ne mentionnent toutefois pas le nombre total de navires, seulement le nombre de pirates (plus de 2000). Cf. MSL : 1442.5.28 ; 1442.6.23. Cela correspond donc à une moyenne de 50 hommes par navire, un ordre de grandeur comparable avec la taille moyenne des navires japonais de l'époque.

³⁴²² ZHENG Liangsheng, 2013 : 90.

³⁴²³ Cf. *supra*, « III.3.C.3 Marchand ou pirate ? ».

³⁴²⁴ CWS : 1443.6.25 [2].

³⁴²⁵ MSL : 1443.

³⁴²⁶ Pour Yun Sōngik, ce pic d'activité pirate serait dû à la situation militaire de Kyūshū, les Shōni et les Ōuchi se livrant alors une nouvelle guerre acharnée. Les données fournies dans les sources coréennes suggèrent fortement que les pirates auraient été envoyés en Chine dans le but de financer l'effort de guerre de Shōni Yoshiyori (少弐嘉頼 ; ?-1441) et de son fils Noriyori (少弐教頼 ; ?-1468) (cf. YUN Sōngik, 2012).

³⁴²⁷ Des pillages furent signalés autour de Wenzhou et au Fujian en 1449 (MSL : 1449.4.8 ; 1449.5.9), que certains chercheurs attribuent à des pillards japonais (voir par exemple ZHENG Liangsheng, 2013 : 92), mais pour Yun Sōngik, rien ne permet d'affirmer qu'il s'agit de pirates japonais, et estime au contraire que ces affaires sont le fait de pillards chinois, sans lien particulier avec le Japon (YUN Sōngik, 2012 : 399). Par ailleurs, une autre affaire fut rapportée au Shandong plus tard cette même année. Les autorités locales déclarèrent avoir aperçu des pirates japonais sur les mers, et craignant des pillages, demandèrent à déplacer les habitants de l'île de Yin (陰島) du district de Jimo (即墨縣) sur le continent (MSL : 1449.10.26). Toutefois, dans la mesure où toutes les autres attaques signalées cette année ne sont pas le fait de pirates japonais, et qu'aucune attaque n'est signalée suite à cette affaire, nous doutons quelque peu de l'exactitude de ce rapport, d'autant que les attaques sur cette partie de la côte chinoise furent extrêmement rares durant la période 1420-1499, la seule avérée datant de 1440, mentionnée plus haut.

au Fujian³⁴²⁸. Les sources coréennes mentionnent par ailleurs que les pirates de Tsushima, d'Iki et de Matsura organisèrent une expédition en Chine du Sud en 1455³⁴²⁹, mais curieusement, les sources chinoises n'en pipent mot. L'expédition fut-elle abandonnée ? La flotte fit-elle naufrage ? Est-ce une lacune des sources chinoises ? Nous l'ignorons. Les dernières attaques du xv^e siècle furent signalées en 1471, 1482, et 1499³⁴³⁰, puis les raids des Japonais disparurent complètement des côtes chinoises jusqu'au milieu du xvi^e siècle.

Notons que certaines des flottes pirates actives après 1419 empruntèrent la route hauturière entre le Chōlla et le Jiangnan, et lorsque la campagne en Chine ne s'était pas déroulée selon leurs vœux, les pirates tentaient parfois d'acquérir des vivres au Chosŏn, que ce soit grâce à la magnanimité des autorités coréennes, soit par la force. Ainsi en 1420, le chef pirate Kusajin (仇乍鎭), qui revenait de Chine avec sa flotte, accosta au Chōlla. Ses acolytes voulaient attaquer le Chosŏn, mais Kusajin le leur interdit formellement, et demanda en contrepartie aux autorités coréennes de lui fournir des vivres et des vêtements³⁴³¹. La flotte qui rentra bredouille du Zhejiang en 1443 fut quant à elle moins scrupuleuse, et s'empara d'un navire de taxe de Cheju avant de rentrer au Japon³⁴³². Les allées et venues des flottes pirates étaient ainsi un sujet de préoccupation pour les autorités coréennes³⁴³³, mais ces craintes s'apaisèrent avec le temps et l'interruption de

³⁴²⁸ MSL : 1453.2.17 ; 1453.9.11. Nous ignorons si les deux attaques furent commises par la même flotte, mais étant donné que l'affaire rapportée au 9^e mois mentionne que la marine chinoise donna la chasse aux pirates jusque dans l'« océan aux eaux noires de la mer de l'Est » (東海黑水洋), il est probable que cette affaire se produisit avant le renversement des vents saisonniers au 8^e mois. Il pourrait donc s'agir du même groupe qui arriva dans les eaux chinoises en début d'année, puis rentra au Japon avec les vents d'été.

³⁴²⁹ CWS : 1455.4.7 [1].

³⁴³⁰ MSL : 1471.10.25 ; 1482.2.2 ; 1499.12.5. Notons toutefois que si Zheng Liangsheng attribue ces trois dernières attaques à des pirates japonais (ZHENG Liangsheng, 2013 : 92), les pirates en question sont à chaque fois désignés sous le terme de « pirates » (*haizei* 海賊) dans les *Shilu*, terme qui ne porte aucune connotation ethnique de ces groupes. Nous émettons par conséquent des doutes quant au fait qu'il s'agissait bien d'attaques de pirates japonais, et non de groupes chinois. Il est ainsi possible qu'aucune flotte japonaise n'ait en réalité ciblé les côtes chinoises au-delà des années 1450. Cela est d'autant plus probable que, comme nous l'expliquons un peu plus bas, les gens de Tsushima se lamentaient durant les années 1470 que les gens de l'île n'allaient plus piller les côtes de la Chine comme autrefois. Cf. *infra*, p. 774.

³⁴³¹ CWS : 1420.10.4 [2].

³⁴³² CWS : 1443.6.10 [5]. Cette affaire donna lieu à l'envoi d'une ambassade coréenne à Tsushima et Iki, menée par le célèbre diplomate Yi Ye (cf. *supra*, p. 724). Plusieurs des responsables furent arrêtés en envoyés au Chosŏn, et de là en Chine. Ces tractations diplomatiques sont bien renseignées dans les sources coréennes, et permettent de connaître l'identité des chefs pirates (CWS : 1444.2.2 [1]). Sur ce point, voir TAMURA Hiroyuki, 1967 : 124-131.

³⁴³³ Lorsqu'en 1447, il fut rapporté au Chosŏn que des pirates d'Iki, Tsushima et Matsura s'apprêtaient à aller attaquer les côtes chinoises, la crainte que de nouvelles attaques soient commises en Corée lors du passage de la flotte fut à nouveau évoqué (CWS : 1447.2.17 [1]). Cependant, aucune flotte ne fut signalée en Chine cette année, et les autorités coréennes, qui transmièrent diligemment l'information à la cour impériale, ne croyaient elles-mêmes pas à la véracité du rapport : « on ne saurait faire confiance à ces paroles, mais nous les transmettons avec empressement car elles ont trait aux informations relatives à [la sécurité des]

la piraterie en Chine, jusqu'à ce que l'émergence de la seconde vague de piraterie « japonaise » au milieu du XVI^e siècle fasse ressurgir le spectre des invasions pirates de la fin du Koryŏ³⁴³⁴.

Si la piraterie japonaise émergea subitement en 1350, sa disparition, elle, fut un processus graduel qui s'étala sur plusieurs décennies. Il n'en reste pas moins qu'au-delà de 1419, elle n'était plus que l'ombre d'elle-même. Le temps des grandes campagnes était désormais révolu, et les derniers soubresauts d'activité durant les années 1430 et 1440 n'y changèrent rien. Jamais les flottes ne retrouvèrent la vigueur qu'elles avaient encore dans les années 1410. Le ralentissement et l'arrêt de cette piraterie à grande échelle eut de profondes répercussions économiques pour les sociétés qui près d'un siècle durant avaient vécu de — et même prospéré grâce à — cette activité. Ce fait est exemplifié dans l'explication fournie par le transfuge japonais P'igoyŏmun³⁴³⁵ à l'ambassadeur du Chosŏn à Tsushima Kim Chajŏng (金自貞 ; ?-?) en 1476 : « Autrefois les gens de cette île se rendaient discrètement en Chine pour commettre des pillages et subvenir à leur propres besoins, [mais] à présent cela n'est plus le cas, aussi les gens pauvres sont-ils très nombreux. Lorsque [les pirates] allaient en Chine, s'ils ne parvenaient pas à trouver leur profit, alors ils violaient les frontières du Chosŏn. En conséquence, le seigneur de l'île a strictement fait interdire [la piraterie], et empêche les voleurs d'appareiller [de Tsushima³⁴³⁶] », expliqua-t-il. Il semble que P'igoyŏmun fasse ici référence à l'affaire de 1443, décrite plus haut, qui aurait donc incité le seigneur de l'île Sō Sadamori à faire complètement interdire la piraterie, une décision qui conduisit à l'appauvrissement de nombreux gens de l'île, qui à ce stade vivaient de la prédation depuis plusieurs générations. Notons au passage que ce document démontre une fois de plus la supériorité de la stratégie antipirate du Chosŏn sur celle qui avait été adoptée par les autorités chinoises. En effet, si l'on en croit P'igoyŏmun, l'arrêt de la piraterie en Chine ne fut pas tant le résultat des défenses côtières chinoises ou de la reprise des échanges tributaires

frontières » (此言雖不可信，然係邊境聲息，爲此馳報), écrivirent-elles aux autorités chinoises (CWS : 1447.2.21 [2]).

³⁴³⁴ CARRE, Guillaume, 2019 : 120-122.

³⁴³⁵ P'igoyŏmun (皮古汝文 ; probablement une transcription de Hikoemon 彦右衛門) apparaît dans les sources en 1459 (CWS : 1459.3.25 [1]), alors qu'il était déjà au service de la cour du Chosŏn. Il obtint le titre de Grand Mestre de camp (*taehogun* 大護軍) et le quatrième rang de cour (CWS : 1474.10.3 [3] ; 1474.10.19 [3]), et accompagna l'ambassade de Kim Chajŏng à Tsushima.

³⁴³⁶ 昔者此島人潛往中國作賊以自給，今不爾，故貧者頗多。至中國如不得利，則往往犯朝鮮之境，故島主嚴加禁制，使不得竊發也。 (CWS : 1476.7.26 [5]).

avec le *bakufu* (des échanges dont les populations de Tsushima et des autres îles pirates ne profitaient pas), mais de la diplomatie du Chosŏn, qui fit craindre aux autorités de Tsushima que l'activité pirate en Chine nuise à ses relations avec la cour coréenne.

De fait, le fonctionnement général des circulations maritimes évolua sensiblement au xv^e siècle. Les ambassades tributaires japonaises aux Ming interrompues sous Yoshimochi reprirent en 1432 sous l'impulsion de son successeur Yoshinori (足利義教 ; 1429-1441), et se poursuivirent jusqu'au milieu du xvi^e siècle, à un rythme moyen d'environ une fois tous les dix ans. Ces ambassades empruntaient généralement la route hauturière entre Hakata et Ningbo, à l'instar des époques précédentes, mais à partir du milieu du xv^e siècle, de nouvelles routes émergèrent suite à la rivalité croissante entre les Ōuchi et le shogunat. L'expédition qui quitta les côtes japonaises en 1467 se composait de trois navires : le premier opéré par le *bakufu*, le second par les Hosokawa (細川氏), une puissante famille de *daimyō* proche du shogunat, et le troisième par le clan Ōuchi. Or, pendant que ce navire faisait voile vers la Chine éclatèrent les troubles de l'ère Ōnin (応仁の乱 ; 1467-1477), dus à une querelle de succession au sein du shogunat, et lors de laquelle les Ōuchi et Hosokawa prirent parti pour des camps opposés. Ainsi, lorsque les navires de l'ambassade rentrèrent au Japon, ceux qui étaient patronnés par le shogunat prirent soin d'éviter les voies navigables sous contrôle des Ōuchi, qui avaient grandement étendu leur influence sur Hakata et dans la mer Intérieure. Les navires du shogunat n'eurent ainsi d'autre choix que de contourner le sud de Kyūshū et longer la côte sud de Shikoku jusqu'au port de Sakai (堺) au Kansai. Dès lors, les ambassades tributaires du shogunat empruntèrent cette nouvelle route, qui fournit l'occasion aux marchands de Sakai de participer aux échanges extérieurs, entrant ce faisant en rivalité avec ceux de Hakata³⁴³⁷. Ces rivalités au sein des délégations diplomatiques et commerciales japonaises trouvèrent finalement leur prolongement en Chine en 1523, quand des violences éclatèrent à Ningbo entre les délégations des Ōuchi et des Hosokawa, causant la mort non seulement de membres des délégations japonaises, mais également de dignitaires chinois³⁴³⁸. Cet incident marqua à tel point les esprits sur le continent que

³⁴³⁷ TANAKA Takeo, 1982 : 92-93 ; MURAI Shōsuke et HASHIMOTO Yū, 2015 : 13-15.

³⁴³⁸ MURAI Shōsuke et HASHIMOTO Yū, 2015 : 16-17.

nombreux sont ceux qui y virent le début de la seconde grande vague de piraterie japonaise³⁴³⁹.

Côté chinois, la seconde moitié du xv^e siècle fut marquée par un retrait de la cour impériale des affaires maritimes. Alors que les règnes de Yongle et de ses successeurs immédiats furent marqués par les spectaculaires expéditions navales de Zheng He (鄭和 ; 1371-1433 ?), dont le but était d'encourager les relations tributaires avec les pays voisins ou plus lointains³⁴⁴⁰ et qui firent de la Chine la grande puissance navale mondiale de l'époque³⁴⁴¹, la cour focalisa son attention vers la frontière du Nord au détriment des frontières maritimes, surtout après la désastreuse campagne contre les Mongols de 1449³⁴⁴². Le rythme des ambassades tributaires de plusieurs pays, tels que les Ryūkyū qui jusque-là avaient bénéficié d'un traitement particulier, eut dès lors tendance à ralentir³⁴⁴³. Cela étant, si l'État se désintéressa des affaires de la mer, les populations côtières, elles, s'y montrèrent de plus en plus actives. La contrebande fleurit grâce au relâchement progressif des interdits maritimes et des défenses militaires³⁴⁴⁴, et attira de plus en plus de candidats à l'enrichissement personnel, des marchands eux-mêmes aux familles influentes, qui apportèrent aux premiers protection et capitaux³⁴⁴⁵. Ce commerce interlope fut éperonné au début du xvi^e siècle par l'exploitation de nouveaux gisements d'argent dans l'archipel japonais. L'afflux massif de cet argent en mer de Chine orientale modifia profondément le fonctionnement des réseaux commerciaux entre le Japon et ses voisins, rendant l'archipel particulièrement attractif pour les contrebandiers et pirates chinois³⁴⁴⁶. Les connivences entre ces derniers et les groupes de pirates japonais, combinées au nouveau renforcement des interdits maritimes par la cour impériale et l'insuffisante présence étatique sur ses côtes, fut à l'origine du déferlement en mer de

³⁴³⁹ CALANCA, Paola, 2014 : 68.

³⁴⁴⁰ Ces expéditions se concentrèrent toutefois sur les côtes de la mer de Chine méridionale et de l'océan Indien, et ne manœuvrèrent jamais en mer de Chine orientale.

³⁴⁴¹ SCHOTTENHAMMER, Angela, 2018 : 203-204.

³⁴⁴² En 1449, l'empereur Zhengtong mena en personne une armée d'un demi-million d'hommes pour aller écraser une armée menée par le chef mongol Esen, qui menaçait la frontière nord de l'empire, mais les troupes des Ming tombèrent dans une embuscade tendue par Esen et furent massacrées. Le désastre fut tel que l'empereur lui-même fut capturé par les Mongols, avant d'être relâché un an plus tard (DARDESS, John W., 2012 : 40-41).

³⁴⁴³ OKAMOTO Hiromichi, 2015 : 97.

³⁴⁴⁴ Sur l'état des défenses côtières à l'époque des Ming, voir CALANCA, Paola, 2011 : 163-186.

³⁴⁴⁵ CALANCA, Paola, 2014 : 67-70 ; 72-73 ; CARRE, Guillaume, 2019 : 299-302.

³⁴⁴⁶ Sur ce point, voir CARRE, Guillaume, 2019 : 82-104 ; 304-305.

Chine d'une seconde grande vague de piraterie dite « japonaise » au milieu du XVI^e siècle³⁴⁴⁷.

Mais ceci est une autre Histoire.

En dépit d'une historiographie déjà séculaire, notre connaissance du phénomène de la piraterie japonaise progresse constamment, alimentée par une production historiographique régulière, à laquelle la présente étude vient s'ajouter. Les contributions nouvelles de notre travail peuvent être regroupées en deux grandes catégories. La première concerne nos prises de position au sein des débats académiques existants. L'historiographie relative à la piraterie japonaise est traversée par de nombreux débats, portant principalement sur la composition ethnique des groupes pirates et sur leurs rapports avec les pouvoirs féodaux.

En ce qui concerne la composition ethnique de la piraterie, nos travaux nous ont amené à la conclusion que la piraterie était avant tout un phénomène profondément enraciné dans la société japonaise. S'il ne fait aucun doute que des groupes étrangers se sont en effet joints aux pirates à certaines époques, à l'instar des pirates chinois de l'archipel des Zhoushan qui se sont alliés aux pirates japonais à partir de 1369, la majeure partie des pirates était basée au Japon. Cela étant, il est probable que les populations insulaires du nord-ouest de Kyūshū furent de plus en plus métissées compte tenu des milliers de captifs enlevés par les pillards et retenus dans ces îles. Certains pirates « épousèrent » eux-mêmes des femmes du continent, et l'on peut supposer que certains enfants nés de ces unions devinrent pirates à leur tour. Il est ainsi probable que la question de la composition ethnique des flottes se complexifia avec le temps, mais il n'en reste pas moins que les principales bases pirates se trouvaient au Japon, une situation restée inchangée durant toute la période considérée dans cette étude.

Concernant le rapport entre les pouvoirs féodaux du Japon et la piraterie, nous avons montré que la thèse développée par Yi Young, selon laquelle les pirates opéraient sous l'autorité de Shōni Yoriyori et de son vassal Sō Tsuneshige, est la plus pertinente pour expliquer le développement du phénomène durant les années 1350 et 1360. Nous avons toutefois conclu qu'à partir des années 1370, la piraterie s'était largement

³⁴⁴⁷ CALANCA, Paola, 2014 : 75-79 ; CARRE, Guillaume, 2019 : 317-322.

affranchie de l'autorité de ces deux clans, alors en proie à des querelles internes, et que certains chefs pirates avaient fortement gagné en autonomie. Nous avons par ailleurs étudié la question du possible patronage du prince Kaneyoshi durant les années 1370 et 1380, et conclu qu'il semble avoir en effet contribué à faire interdire la piraterie en Chine à partir de 1375 (grâce au soutien de Shimazu Ujihisa), mais que l'on ne peut pour autant affirmer que la totalité des groupes pirates actifs durant ces années répondaient à ses ordres.

Mais au-delà de ces prises de position au sein de débats préexistants, la présente étude s'est surtout attachée à examiner nombre d'aspects de la piraterie japonaise qui jusqu'alors avaient fait l'objet de peu de travaux, voire inédits. Ces aspects novateurs peuvent être résumés tels que suit :

En premier lieu, nous nous sommes appliqué à la reconstitution factuelle du fonctionnement général de la piraterie. Nos travaux suggèrent tout d'abord qu'il existait en réalité deux types de piraterie, et ce dès le milieu du XIV^e siècle : la première était une piraterie de circonstance, d'ampleur réduite et n'opérant guère plus loin que dans le détroit de Corée ; la seconde regroupait des effectifs qui se comptaient généralement en milliers d'hommes, et son rayon d'action s'étendait à l'ensemble des rivages de la mer de Chine orientale. C'est d'ailleurs l'émergence de cette seconde piraterie qui caractérise la période 1350-1419. Cette distinction tracée, nous avons argué que pour la majeure partie de la période 1350-1368, une seule grande flotte était active, et qu'elle suivait généralement la même route d'année en année, le long des côtes sud et ouest du Koryō jusque dans le Nord de la Chine. À partir de 1369, une autre flotte fit son apparition dans le Sud de la Chine, empruntant cette fois-ci la route hauturière et celle des Ryūkyū pour aller et venir entre les rivages japonais et chinois, puis délaissa les côtes chinoises après 1374. Nous avons par ailleurs mis en évidence le fait que le nombre de flottes actives au Koryō augmenta dans le même temps, deux ou trois groupes distincts étant désormais actifs dans la péninsule. Enfin, nous avons montré que la recrudescence d'activité pirate en Chine durant les années 1410 fut le fait de deux grandes flottes, l'une concentrant ses forces sur les rivages du Jiangnan et l'autre ciblant principalement les côtes du septentrion.

Question connexe à celle de l'organisation des flottes et des campagnes pirates, nos travaux ont également mis en évidence le fait que les navires employés par les pirates

connurent eux aussi une évolution sensible entre le milieu du XIV^e et le début du XV^e siècle. Alors que les flottes étaient au départ vraisemblablement composées de pirogues à bordés (*junkōzōsen* 準構造船), des navires de petite taille typique du Japon de l'époque de Kamakura, elles profitèrent à partir de 1369 de l'apport de jonques chinoises grâce à la complicité de groupes originaires de l'Empire du Milieu, et en particulier de l'archipel des Zhoushan. Ces jonques, de plus grande taille et adaptées à la navigation hauturière, rendirent possible l'extension de l'activité des pirates au Sud de la Chine. Toutefois, à partir de la fin du XIV^e ou tout début du XV^e siècle, les Japonais développèrent leurs propres navires, s'affranchissant ce faisant du soutien logistique des marins chinois pour traverser la mer de Chine orientale. Nos travaux suggèrent par ailleurs que ces nouveaux navires japonais, nombre desquels étaient construits dans les îles du Chosŏn pour profiter des ressources forestières locales, furent largement influencés par la construction navale coréenne. Nous avons en outre montré que le nouveau régime du Chosŏn, qui développait au même moment sa propre marine de guerre pour faire face à la menace posée par les pirates, expérimenta également avec nombre de techniques étrangères, tant chinoises que japonaises. Les pirates stimulèrent ainsi l'innovation technique de façon directe au Japon, mais aussi indirecte au Chosŏn.

Enfin, la reconstitution des circuits économiques alimentés par la piraterie constitue un autre apport nouveau de notre travail. Nous avons en effet montré que si les sources (surtout coréennes et chinoises) ont tendance à insister sur les céréales et les esclaves comme principales cibles des pirates, les cargaisons rapportées par ces derniers étaient en réalité composées d'une grande variété de produits. Céréales et esclaves certes, mais aussi céramiques, statues, gongs, cloches, soutras ou encore peintures étaient également saisis et écoulés au Japon. L'étude de ces circuits économique a permis d'établir que la grande piraterie n'était pas seulement une activité de subsistance, mais pouvait en réalité s'avérer fort lucrative, et fut à l'origine d'une véritable prospérité économique dans les îles du nord-ouest de Kyūshū, principales bases pirates. Avec l'ouverture des ports coréens au commerce avec le Japon au début du XV^e siècle, ces circuits économiques alimentés par la piraterie trouvèrent de nouveaux débouchés au Chosŏn.

Cela étant, toute aussi fournie que la présente étude puisse paraître, nous avons dû, soit par manque de temps, soit parce qu'elles n'entraient pas directement dans le cadre

de ce travail, laisser en friche de nombreuses pistes de recherche. Nous espérons ainsi pouvoir aborder dans des travaux futurs les deux points suivants :

Tout d'abord, la question de la circulation des objets volés, à laquelle nous avons pourtant consacré de nombreuses pages, devra être approfondie. Un recensement exhaustif des objets bouddhiques coréens conservés ou excavés au Japon et des recherches poussées sur leur histoire permettra d'affiner notre connaissance des réseaux commerciaux alimentés par la piraterie, mais aussi potentiellement celle de l'origine géographique et sociale des pirates à l'intérieur du Japon. D'ailleurs, si nous nous sommes principalement attelé à l'analyse des circulations des objets liturgiques, qu'en était-il des objets d'art profane ? Les peintures, les objets en bronze divers et variés, tels que les miroirs, dont un grand nombre existe encore à Tsushima³⁴⁴⁸, faisaient probablement couramment partie du butin, et doivent donc faire l'objet de recherches dédiées. De même, la question de la circulation des céramiques coréennes au Japon avant 1420 doit d'être approfondie et actualisée grâce aux apports récents de la recherche coréenne, notamment concernant les sites de production, les modes de transport, la circulation à l'intérieur du pays, ou encore la datation de ces objets. Un recensement plus précis des tessons excavés au Japon et l'actualisation de leur datation permettra de préciser notre connaissance des réseaux de revente des objets volés. Un tel travail, en réalité pharamineux, représente cependant à lui seul des années de labeur, raison pour laquelle nous avons dû pour l'heure nous contenter des résultats déjà existants sur la question.

En outre, une autre question que l'accumulation croissante des données archéologiques permettra d'éclaircir dans des travaux futurs concerne les conséquences économiques de la piraterie sur la société coréenne. Nous nous sommes ici contenté de citer en exemple quelques vestiges qui furent potentiellement sinistrés par les pirates, tel que le monastère du *ri* de Tōksan à Kimhae³⁴⁴⁹. Or, il est probable que d'autres sites portent également la trace de ces incursions japonaises. Il serait donc pertinent de

³⁴⁴⁸ Le sanctuaire de Kisaka (木坂神社) à Mine, Tsushima, qui au Moyen âge était l'un des deux grands centres religieux de l'île, possède une trentaine de miroirs, la vaste majorité d'entre eux provenant de Chine et surtout de Corée (époque du Koryō). De même, le sanctuaire Ōkido (大吉戸神社) de Tsushima en possède dix-sept, dont seulement deux ont été produits au Japon (MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE, 2005 : 70-71). Une enquête approfondie sur l'origine de ces miroirs, le contexte et l'époque à laquelle ils ont été acquis par ces sanctuaires, et un recensement systématisés de ces miroirs dans le reste du Japon fournirait à n'en pas douter un autre ensemble de données pertinentes pour élucider le fonctionnement général des réseaux économiques alimentés par la piraterie.

³⁴⁴⁹ Cf. *supra*, p. 324.

compiler systématiquement tous les sites archéologiques susceptibles de porter un éclairage nouveau sur les conséquences de l'activité pirate sur les littoraux coréens durant la seconde moitié du XIV^e siècle.

Annexes

Annexe 1 : Le gong du Kam'ŭnsa 感恩寺

Excavé sur les vestiges du monastère de Kam'ŭn (感恩寺) à Kyōngju, le gong du Kam'ŭnsa est une des rares sources coréennes non officielles évoquant l'activité pirate³⁴⁵⁰. Son inscription mentionne en effet qu'il fut confectionné en 1351 en remplacement d'un gong plus ancien qui avait été dérobé par les pirates au 4^e mois de cette année. L'inscription, rédigée en *idu* (吏讀³⁴⁵¹), n'est toutefois pas facile à déchiffrer, et les experts ne s'accordent pas tous sur la lecture de certains caractères. Parmi ceux-ci, le 52^e caractère est particulièrement crucial pour notre propos. Précédant les deux caractères *jōg'in* 賊人 (« brigand »), certains le déchiffrent en *hae* 海 (« mer »), formant ainsi le mot *haejōgin* 海賊人 (« pirate »), tandis que d'autres le déchiffrent en *wae* 倭 (« Japonais »), formant ainsi le mot *waejōgin* 倭賊人 (« pirate japonais »). Cette seconde lecture représente cependant l'opinion majoritaire, et sur la seule base de la photographie (cf.

Figure 63 ; le caractère est indiqué par une flèche) à notre disposition³⁴⁵², nous aurions tendance à nous accorder avec celle-ci. Nous laissons cependant à notre lecteur le soin de se faire sa propre opinion. Le Tableau 12 récapitule les différentes lectures proposées par les chercheurs du Centre national de recherches sur le patrimoine culturel de Kyōngju (CNRPCK), Yi Sŭngjae (李丞宰 ; YSJ), Hŏ Hŭngsik (許興植 ; HHS) et Hwang Suyōng (黃壽永 ; HSY)³⁴⁵³.

³⁴⁵⁰ Yi Young, 2013 : 250.

³⁴⁵¹ Le *idu* est une langue écrite qui servait à transcrire la langue vernaculaire coréenne à l'aide des sinogrammes, et se démarque donc du chinois classique (*hanmun* 漢文).

³⁴⁵² Photographies extraites de CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DE KYONGJU, 1997 : 339.

³⁴⁵³ Tableau comparatif d'après CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DE KYONGJU, 1997 : 199.

Tableau 12 : Lecture des caractères de l'inscription du gong du Kam'ŭnsa

	CNRPCK	YSJ	HHS	HSY
1	至	至	至	至
2	正	正	正	正
3	十	十	十	十
4	一	一	一	一
5	年	年	年	年
6	辛	辛	辛	辛
7	卯	卯	卯	卯
8	十	十	十	十
9	二	二	二	二
10	月	月	月	月
11	初	初	初	初
12	三	三	三	三
13	日	日	日	日
14	雞	鷄	雞	雞
15	林	林	林	林
16	府	府	府	府
17	地	地	地	地
18	感	感	感	感
19	恩	恩	恩	恩
20	寺	寺	寺	寺
21	飯	飯	飯	飯
22	子	子	子	子
23	入	入	入	入
24	重	重	重	重
25	三	三	三	三
26	十	十	十	十
27	三	三	三	三
28	斤	斤	斤	斤
29	住	住	住	住
30	持	持	持	持
31	大	大	大	大
32	師	師	師	師
33	△	△	主	△
34	印	△	印	△
35	△	△	實	△
36	代	代	代	代
37	飯	飯	飯	飯
38	子	子	子	子
39	小	小	小	小
40	鍾	鐘	鐘	鐘

41	禁	禁	禁	禁
42	口	口	口	口
43	木	木	木	木
44	乙	乙	乙	乙
45	造	造	造	造
46	成	成	成	成
47	爲	爲	爲	爲
48	乎	乎	乎	乎
49	世	事	事	△
50	叱	叱	叱	叱
51	段	段	段	段
52	海	倭	倭	倭
53	賊	賊	賊	賊
54	人	人	人	人
55	木	木	戈	木
56	亦	亦	亦	亦
57	同	同	同	同
58	年	年	年	年
59	四	四	四	四
60	月	月	月	月
61	初	初	初	初
62	七	七	七	七
63	日	日	日	日
64	右	右	右	右
65	物	物	物	物
66	△	色		△
67	乙	乙	之	之
68	偷	偷	偷	偷
69	取	取	取	取
70	持	持	持	持
71	去	去	去	去
72	爲	爲	爲	爲
73	良	去	良	良
74	在	在	在	在
75	乙	乙	乙	乙
76	造	造	造	造
77	成	成	成	成

Le sens de cette inscription peut ainsi être restitué tel que suit :

« 3^e jour du 12^e mois de l'an 11 *sin-myō* de l'ère Zhizheng [1351], gong du monastère Kam'un des terres de la préfecture de Kyerim, d'un poids de 33 *kūn*

(livres) ; a été confectionné par l'abbé [?]in en remplacement d'un gong, d'une petite cloche et d'un autre gong³⁴⁵⁴, en raison du fait que le 7^e jour du 4^e mois de la même année, les objets susmentionnés ont été saisis et emportés par des pirates (japonais) »³⁴⁵⁵.

Il est ainsi probable que les deux gongs et la cloche mentionnés dans ce texte furent soit revendus sur les marchés japonais, soit présentés en offrande à un temple ou sanctuaire proche de la localité d'où étaient originaires les pirates. Comme nous l'avons expliqué au cours de cette étude, les objets rituels bouddhiques faisait couramment partie du butin rapporté dans les cales des navires qui razziaient les côtes du continent et faisaient l'objet d'un commerce au Japon³⁴⁵⁶.

³⁴⁵⁴ Le texte emploie deux termes distincts, *panja* (飯子) et *kŭmgu* (禁口 ; une autre graphie de *kŭmgo* 金鼓). Ces deux termes sont aujourd'hui utilisés de façon interchangeable (cf. *Hanguk minjok munhwa taebaek kwa sajŏn* 한국문화대백과사전 [Encyclopédie de la culture coréenne], « *kŭmgo* 金鼓 »), mais cette inscription montre qu'à l'époque du Koryŏ ils réfèrent à deux types de gongs distincts. Cette distinction n'existant pas en langue occidentale, nous avons rendu les deux termes par « gong ».

³⁴⁵⁵ Traduction réalisée sur la base du commentaire contenu dans CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DE KYONGJU, 1997 : 201-202.

³⁴⁵⁶ Cf. *supra*, « II.2.C Les circuits économiques de la piraterie ».

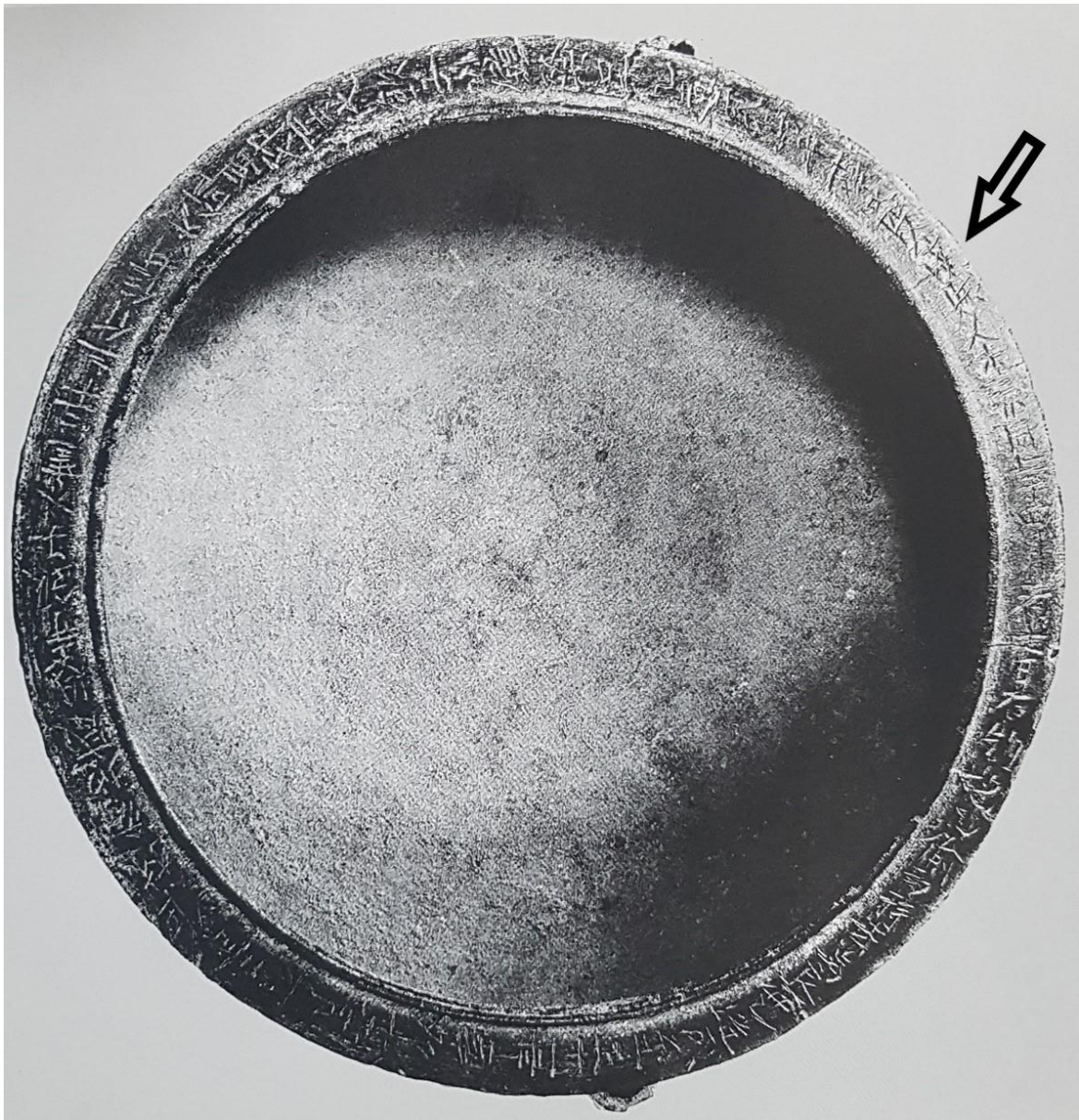
Figure 61 : Gong du Kam'ŭnsa (vue de face)



Figure 62 : Gong du Kam'ŭnsa (vue de côté)



Figure 63 : Gong du Kam'ūnsa (revers avec inscription visible)



Annexe 2 : Tableau récapitulatif des lettres émises par Sō Tsuneshige et Sōkō entre 1350 et 1369

<i>Nanboku-chō ibun n°</i>	<i>Fonds documentaire</i>	<i>Date</i>	<i>Emetteur</i>	<i>Nom d'ère (Nord/Sud)</i>	<i>Contenu</i>
3147	<i>Manuscrits des Saitō de Tsushima</i>	1351/08/09	Sōkō	Nord	Affaires de Tsushima
3192	<i>Manuscrits du Hachimangū de Shimotsu à Tsushima</i>	1351/09/28	Sōkō	Sud ³⁴⁵⁷	Affaires de Tsushima
3221	<i>Manuscrits du Hachimangū de Shimotsu à Tsushima</i>	1351/10/19	Sōkō	Nord	Affaires de Tsushima
3224	<i>Manuscrits des Uchiyama</i>	1351/10/20	Sō Tsuneshige	Nord	Affaire à Uchiyama ³⁴⁵⁸ , à Kyūshū
3358	<i>Manuscrits du Ryūzōji au Hizen</i>	1352/2+/21	Sō Tsuneshige	Nord	Affaire concernant le Ryūzōji à Kyūshū
3570	<i>Manuscrits des Uchiyama</i>	1353/07/16	Sōkō	Sud	Affaires de Tsushima
3596	<i>Manuscrits des Saitō de Tsushima</i>	1353/09/18	Sōkō	Sud	Affaires de Tsushima
3597	<i>Manuscrits conservés par Shimao Seiichi à Tsushima</i>	1353/09/18	Sōkō	Sud	Affaires de Tsushima
3647	<i>Manuscrits de Sugawa à Tsushima</i>	1354/02/01	Sō Tsuneshige	Sud	Affaires de Tsushima ³⁴⁵⁹
3710	<i>Copies des manuscrits des Sō</i>	1354/08/07	Sōkō	Sud	Affaires de Tsushima

³⁴⁵⁷ Cela semble correspondre au bref moment où Ashikaga Takauji se réconcilie avec la cour du Sud, réconciliation très éphémère. Ce document n'est probablement pas apocryphe, puisqu'il provient du même fonds que le document suivant de ce tableau, qui lui en revanche adopte le nom d'ère du Nord. Un faussaire aurait probablement adopté le même nom d'ère pour les deux documents.

³⁴⁵⁸ Uchiyama (有智山) est le lieu où se trouvait le château principal des Shōni, à Dazaifu.

³⁴⁵⁹ Cf. document n°4225.

3909	<i>Copie des manuscrits anciens du sanctuaire Kaijin de Kisaka à Tsushima</i>	1356/09/28	Sōkō	Sud	Affaires de Tsushima
3952	<i>Manuscrits des Tshuhara de Tsushima</i>	1357/03/06	Sō Tsuneshige	Nord ³⁴⁶⁰	Affaires de Tsushima
4138	<i>Manuscrits des Uchiyama</i>	1359/09/12	Sōkō	Sud	Affaires de Tsushima
4155	<i>Manuscrits des Saitō de Tsushima</i>	1359/11/13	Sōkō	Sud	Affaires de Tsushima
4162	<i>Manuscrits conservés par Abiru Manabu à Tsushima</i>	1359/12/05	Sō Tsuneshige	Nord	Affaires de Tsushima ³⁴⁶¹
4168	<i>Manuscrits des Uchiyama</i>	1359/12/24	Sōkō	Sud	Affaires de Tsushima
4206	<i>Manuscrits des Fukabori au Hizen</i>	1360(?) / 07 / 07	Sō Tsuneshige	Nord (?)	Affaires de Kyūshū
4207	<i>Manuscrits des Madarajima conservés au département de littérature de l'Université de Tokyo</i>	1360(?) / 07 / 12	Sō Tsuneshige	Nord (?)	Affaires de Kyūshū
4208	<i>Manuscrits des Fukabori au Hizen</i>	1360/07 / 25(?)	Sō Tsuneshige	Nord	Affaires de Kyūshū
4216	<i>Manuscrits des Fukabori au Hizen</i>	1360/08/12	Sō Tsuneshige	Nord	Affaires de Kyūshū
4217	<i>Manuscrits des Fukabori au Hizen</i>	1360/08/12	Sō Tsuneshige	Nord	Affaires de Kyūshū
4218	<i>Manuscrits des Fukabori au Hizen</i>	1360/08/12	Sō Tsuneshige	Nord	Affaires de Kyūshū
4225	<i>Manuscrits de Sugawa à Tsushima</i>	1360/09/06	Sō Tsuneshige	Nord	Affaires de Kyūshū ³⁴⁶²

³⁴⁶⁰ Etant donné que durant cette période, Sō Tsuneshige ne s'occupe que rarement des affaires de Tsushima, et qu'il est sous les ordres de Shōni Yori-hisa qui lui-même est du côté de la cour du Sud, il est fort probable que ce document soit apocryphe.

³⁴⁶¹ Cf. document n°4264.

³⁴⁶² Comme dans le cas du n°3647, ce document est issu du fonds d'archives des Sugawa de Tsushima, et Tsuneshige leur adresse directement une lettre alors qu'il se trouve lui-même à Kyūshū. Toutefois, dans le cas présent, cela concerne des terres au Hizen, que Tsuneshige décerne sans doute à ce vassal en raison de services militaires rendus lors des combats récents. Les Sugawa sont donc probablement des vassaux directs de Tsuneshige, ce qui explique qu'en 1354, il leur adresse aussi directement une lettre, sans passer

4235	<i>Manuscrits du Ryūzōji au Hizen</i>	1360/11/?	Sō Tsuneshige	Nord	Affaire concernant le Ryūzōji à Kyūshū
4236	<i>Manuscrits du Ryūzōji au Hizen</i>	1360/11/?	Sō Tsuneshige	Nord	Affaire concernant le Ryūzōji à Kyūshū
4264	<i>Copies des manuscrits des Sō</i>	1361/03/15	Sō Tsuneshige	Nord	Affaires de Tsushima ³⁴⁶³
4306	<i>Manuscrits du Hachimangū de Shimotsu à Tsushima</i>	1361/10/08	Sōkō	Nord	Affaires de Tsushima
4330	<i>Manuscrits conservés par Shimaō Seiichi à Tsushima</i>	1361/12/13	Shōni Yorihisa (adressée à Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4358	<i>Manuscrits du Hachimangū de Shimotsu à Tsushima</i>	1362/04/11	Sōkō	Nord	Affaires de Tsushima
4359	<i>Manuscrits du Hachimangū de Shimotsu à Tsushima</i>	1362/04/11	Sōkō	Nord	Affaires de Tsushima
4360	<i>Manuscrits du Hachimangū de Shimotsu à Tsushima</i>	1362/04/11	Sōkō	Nord	Affaires de Tsushima
4361	<i>Manuscrits du Hachimangū de Shimotsu à Tsushima</i>	1362/04/20	Sōkō	Nord	Affaires de Tsushima
4386	<i>Copies des manuscrits des Sō</i>	1362/08/19	Sōkei ³⁴⁶⁴ (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima ³⁴⁶⁵
4393	<i>Copies des manuscrits des Sō</i>	1362/08/27	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4512	<i>Copies des manuscrits des Sō</i>	1363/11/24	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima

par Sōkō, leur octroyant le droit de diriger les services militaires du district d'Ina 伊奈郡 (n°3647 : 對馬嶋いなこのほりのはんやく), au nord de Tsushima. Ainsi, bien que cela concerne les affaires de Tsushima, le document a probablement été émis alors que Tsuneshige était encore à Kyūshū.

³⁴⁶³ Comme dans le cas du n°4162, il s'agit d'une lettre de Tsuneshige directement adressée aux Abiru du district de Mine (峰郡), alors que Tsuneshige semble toujours être présent à Kyūshū. Les deux documents concernent la même affaire mais proviennent de deux fonds documentaires différents. Par ailleurs, on peut voir grâce à un document plus tardif de la main de Sumishige (fils de Sōkō et successeur de Tsuneshige) datant de 1374 que cette succession fait suite à une confiscation de terres (cf. *Nanbokuchō ibun*, vol. 5, n°5152). En d'autres termes, Tsuneshige punit le patriarche des Abiru au moment de la rébellion de Sōkō, et ce sont les deux seules affaires à Tsushima qu'il traite en personne. Nous en déduisons que le patriarche des Abiru prit parti pour Sōkō lors de la rébellion de ce dernier, aussi Tsuneshige intervint-il directement à Tsushima pour écraser cette rébellion.

³⁴⁶⁴ Tsuneshige entre en religion vers cette époque, et prend le nom bouddhique de Sōkei (宗慶).

³⁴⁶⁵ À partir de ce moment, Tsuneshige, qui est probablement rentré de Kyūshū à Tsushima après une longue absence, administre directement les affaires de l'île.

4560	<i>Copies des manuscrits des Sō</i>	1364/11/12	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima ³⁴⁶⁶
4578	<i>Copies des manuscrits des Sō</i>	1365/07/30	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4603	<i>Copies des manuscrits des Sō</i>	1365/11/13	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4622	<i>Copies des manuscrits des Sō</i>	1366/03/04	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4646	<i>Manuscrits des Shōji de Tsushima</i>	1366/10/11	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4671	<i>Copies des documents des Umamawari</i>	1367/05/03	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4672	<i>Copies des documents des Umamawari</i>	1367/05/03	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4683	<i>Manuscrits des Iwao de Tsushima</i>	1367/07/08	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4709	<i>Copies des documents du village de Nii</i>	1367/12/06	Sōkō	Nord	Affaires de Tsushima ³⁴⁶⁷
4749	<i>Manuscrits du Hachimangū de Shimotsu à Tsushima</i>	1368/08/13	Sōkei (Tsuneshige)	Nord	Affaires de Tsushima
4769	<i>Manuscrits des Iwao de Tsushima</i>	1369/04/06	Sōkei (Tsuneshige)	Sud ³⁴⁶⁸	Affaires de Tsushima
4779	<i>Manuscrits des Shōji de Tsushima</i>	1369/07/05	Sōkei (Tsuneshige)	Sud	Affaires de Tsushima

³⁴⁶⁶ Cette lettre est adressée au « Seigneur Nakamura » (中村殿). Sachant que Sōkō adopte le patronyme de Nakamura, il pourrait être le destinataire de ce document.

³⁴⁶⁷ Ce document concerne le sanctuaire Watatsumi (和多都美神社) du district de Nii (仁位郡), sur les terres des Sō de Nii. On voit donc qu'à cette époque, Tsuneshige est revenu à Tsushima et administre les affaires de l'île, tandis que Sōkō ne s'occupe plus que des affaires du district de Nii.

³⁴⁶⁸ À ce moment, Tsuneshige passe du côté de la cour du Sud.

Annexe 3 : Tableau récapitulatif des affaires de piraterie japonaise en Corée et en Chine, 1350-1419

Le tableau suivant répertorie toutes les affaires de piraterie japonaise mentionnées dans les sources chinoises et coréennes pour la période 1350-1419.

- Les entrées surlignées en gris correspondent aux affaires mentionnées dans les sources chinoises.

- Nombre des toponymes coréens ont pu être identifiés grâce aux travaux de Mun Kilju³⁴⁶⁹.

³⁴⁶⁹ MUN Kilju, 2016.

Source	Année	Mois	Jour	Lieu(x) concernés	Contenu	Nombre de pirates/ navires pirates
KRS 37	1350	2		Kosöng, Chungnim, Köje	Le Second Conseiller de Police générale et le magistrat de Happ'o défont les Japonais	300 pirates tués
		4	14	Sunch'ön-bu	Les pirates capturent les navires à impôts de Namwön, Kurye, Yönggwang et Changhüng	100 navires pirates
		5	27	Sunch'ön-bu	Les pirates pillent la zone. La marine coréenne capture un navire et tue 13 pirates	66 navires pirates, un navire capturé, 13 pirates tués
		6	14	Happ'o, Kosöng, Hoewön	Les Japonais incendient la caserne de Happ'o et pillent les deux districts de Kosöng et Hoewön	20 navires pirates
			18	An'yanghyang à Changhüng-bu	Pillages	
		11	18	Tongnae-gun	Pillages	
Gong du Kamülsa (Musée national de Kyöngju)	1351	4		Monastère Kamün à Kyöngju	Des pirates ont pénétré dans le monastère et ont volé un gong	
KRS 37		8	10	Îles de Chayön et Sammok	Pillent et brûlent tous les bâtiments	130 navires pirates
			13	Namyang-bu (Hwasöng-si Nam'yang-üp), Ssangbu-hyön (vers Hwasöng-si Ujöng-üp)	Pillages	
		11	6	Namhae-hyön	Pillages	
KRS 38	1352	3	9	P'ungdo (Ansan-si P'ungdo-dong), Kyodong, Sögang	Flotte pirate en approche	20 navires pirates

			11	Ch'angnyang, Anhŭng, Chang'am, île de Paŭm	Kim Hwinam, aidé de Chang Söng'il, combat la flotte ennemie et capture un navire pirate. Le reste de la flotte massacre les habitants de l'île de Paŭm	1 navire capturé
			12	Söju	Le poste de garde local capture un navire japonais, massacre l'équipage à l'exception de deux prisonniers	un navire capturé, 2 pirates capturés, plusieurs tués
			15	Sögang	Les pirates arrivent en grand nombre. Kim Hwinam n'a pas assez d'hommes pour leur faire face et se retire dans le Yesöng. Il répartit des gardes sur les côtes et défend depuis la terre à Kanghwa et Kyodong. La panique s'installe à la capitale	
			16	Kyodong, grenier Kapsan	Pillages, L'ancien secrétaire des commandements Ch'oe Wön combat les pirates et capture deux navires	2 navires capturés
KRS 82		5	Les pirates japonais sont proches	La cour craint l'apparition de brigands coréens, et renforce les forces militaires dans les provinces		
KRS 38		6	25	Kangnŭng	Pillages	
			25	Moduryang (vers Kunsan et Ikchu, dans l'embouchure du fleuve Kŭm), Ikchu	Les pirates pillent Moduryang. L'armée coréenne ne parvient pas à les repousser.	
		7	2	Chölla	L'Envoyé Lieutenant-général du Chölla capture 2 navires	2 navires capturés
			7	Chölla (?)	Le Commandant In Tang capture un navire japonais	1 navire capturé

			16	Happ'o	Le Commandant de Happ'o envoie à la capitale un Japonais capturé	1 Japonais capturé
		9	2	Happ'o	Pillages	50 navires japonais
	1353	9	9	Happ'o	Le Commandant de Happ'o envoie à la capitale huit Japonais capturés	8 Japonais capturés
		10	14		10 Japonais ont été capturés	10 Japonais capturés
	1354	4	17	Chölla	Les pirates pillent 40 navires à impôts du Chölla	
		6	21	Chölla	Le Commandant du Chölla In Tang présente un prisonnier pirate à la cour	1 Japonais capturé
		11	18	Chölla	L'Envoyé Lieutenant-général du Chölla envoie des oreilles de Japonais à la capitale	Des Japonais tués
	1355	3	14	Chölla	Pillages	
		4	25	Chölla	Les pirates pillent plus de 200 navires à impôts du Chölla	
	KRS 39	1356	Pas d'attaque en 1356			
1357		5	14	Kyodong	Pillages	
		9	26	Hüngch'önsa à Süngch'ön-bu	Les Japonais pillent le monastère et s'en vont	
		9 +	24	Kyodong	Les pirates envahissent Kyodong. Les officiers coréens n'osent pas aller les déloger	
1358		3	11	Kaksan (à Sach'ön-si, Kyöngsang du Sud)	Les Japonais pillent la garde de Kaksan et brûlent plus de 300 navires	
		4	29	Hanju (Söch'öngun Hansan-myön), Grenier Chinsöng	Les pirates pillent Hanju et le grenier Chinsöng (juste au nord de Kunsan-si). On demande au Chölla de déplacer les greniers des taxes vers l'intérieur des terres	

		5	3	Ch'angnyang	Les Japonais arrivent dans la passe de Ch'angnyang. On organise la défense	
			11	Myŏnju (Myŏnch'ŏn, Ch'ungch'ŏng du Sud) et Yongsŏng (à P'yŏngt'aek-si Anjung-ŭp Yongsŏng-ri)	Les Japonais envahissent la zone, mais l'armée coréenne les repousse, et capture deux navires pirates	2 navires pirates capturés
			24	Kyodong	Pillages	
		6	28	Chŏlla	L'Envoyé pour la défense des frontières du Chŏlla envoie 8 prisonniers japonais à la cour	8 Japonais capturés
		7	15	Chŏlla, Kyŏngsang, Kosŏng	Le Directeur général des camps du Chŏlla a combattu les pirates et capturé "plusieurs dizaines", le commandant des camps du Kyŏngsang et le magistrat du district de Kosŏng les ont aussi combattus et en ont tué sept	"plusieurs dizaines" et 7 pirates capturés
			26	Kŏmmop'o	La cour confie l'acheminement des taxes du Chŏlla à six transporteurs chinois, auxquels on adjoint un grand nombre de troupes, mais les pirates profitent des vents pour incendier le convoi	
		8	13	Hwajiryang (petit détroit entre les îles Taebu et Sŏn'gam, et la côte)	Les pirates brûlent Hwajiryang	
			n.d.	Inju	Pillages	

KRS 113 (崔榮傳)		cette année		Och'ap'o (Ongjin-gun)	Pillages. Ch'oe Yöng repousse les pirates	400 navires pirates
<i>Song Xueshi wenji</i> 63		vers 1358		Tieshan (pointe du Liaodong)	Un navire qui fait route de Fuzhou à Dadu rencontre des pirates japonais à Tieshan	
KRS 39	1359	2	29	Haenam-hyön	Pillages	
		3	20	Chölla	L'Envoyé Lieutenant-général du Chölla envoie quatre orteilles de Japonais à la cour	4 Japonais tués
		5	8	Fleuve Yesöng	Pillages	
			18	Ongjin-hyön	Pillages	
			26	Île de Poyak (actuelle île Po'gil ou Choyak ?)	L'Envoyé en second pour la capture des Japonais du Chölla attaque les pirates à Po'gil et en capture 20	20 pirates capturés
	1360	4	20	Kaksan à Saju (Sach'ön-si, Kyöngsang du Sud)	Pillages	
		5	2	Hoemi (Kunsan-si) et Okku (Kunsan-si Okku-ŭp) au Chölla	Pillages	
			23	P'yöngt'aek, Aju, Sinp'yöng, Yongsöng ; une dizaine de districts au Yangwang	Pillages dans ces lieux. La capitale est en alerte	
		5 +	1	Kanghwa	Pillent Kanghwa et tuent 300 habitants, volent plus de 40 000 sök de riz. Un certain Sim Mongnyong arrive à tuer 13 Japonais avant de périr à son tour	13 pirates tués
			18	Kyodong	Pillages	

YS 139		Vers 1358-60		Jinzhou, et Fuzhou (Liaodong)	Pillages. Les pirates japonais tuent les Turbans rouges postés dans ces lieux	
KRS 39	1361	2	22	Chölla ou Yanggwang	Le Lieutenant-général du Chölla et du Yanggwang capture 5 navires japonais et en tue plus de 30	5 navires capturés, plus de 30 pirates tués ou capturés
		3	6	Namhae-hyön	Pillages	
		4	16	Kosöng, Ulju, Köje	Pillages	
		8	15	Tongnae, Ulju, Yangju (Yangsansi, Kyöngsang du Sud), Kimhae-bu, Saju, Milsöng-gun (Miryang)	Pillages à Tongnae et Ulju. Les pirates capturent les navires à impôts, puis attaquent à nouveau la côte	
KRS 40	1362	2	21	Chinju Ag'yanghyön	Pillages	
		3	13	Hüksan	Les gens de Hüksan présentent un prisonnier japonais	
Yutingji 5		Printemps		À la mer	Un convoi de taxe vers la capitale sous le commandement de Zhang Yanfu repousse une attaque de pirates japonais	
KRS 40	1363	4	20	Kyodong, Suanhyön (actuelle Kimp'o-si)	Les Japonais mouillent à Kyodong, puis pillent Suanhyön	213 navires pirates
YS 46		8	1	Pengzhou (Shandong)	Pillages. Les pirates sont défaits. Depuis 1358, les Japonais pillent sans cesse les côtes. A partir de ce moment, les mers sont un temps pacifiées	

KRS 40	1364	3	5	Île de Kal (Hadong-gun Kümsöng-myön Kalsa-ri, juste au nord de Namhae)	La flotte japonaise mouille à l'île de Kal	plus de 200 navires pirates	
			8	Hadong	Pillages		
			11	Kosöng, Saju	Pillages		
			20	Kimhae-bu	Pillages		
			21	Milsöng-gun	Pillages		
			22	Yangju	Pillent la zone et brûlent 200 habitations.		
KRSCY 28, KRS 114 (邊 光秀傳)	1364	3	n.d.	Naep'o, île de Tae (non-identifiée : île de Chawöl ou Taebu ?), île d'Ijak (actuelles îles de Taeijak et Sojjak)	Les navires à impôts du Chölla ne peuvent pas passer. La cour envoie des généraux à la tête de 80 navires des garnisons de Kyodong, Kanghwa, et des fleuves Est et Ouest pour aller les escorter mais ils tombent dans une embuscade des pirates et seuls vingt navires de l'escadre en réchappent	50 navires pirates	
KRS 40			4	4	Naep'o (appellation générique pour les ports de la région de Poryöng, T'aeon, Asan, etc.)	L'Envoyé Lieutenant général du Chölla arrive au Naep'o avec les navires à impôts, mais rencontre les pirates et perd. La moitié de ses hommes sont tués	
KRS 40, KRS 111 (金續命 傳), KRSCY 28			5	n.d.	Chinhae-hyön	L'Envoyé Lieutenant général du Kyöngsang attaque les pirates. Ceux-ci se retirent dans la confusion et ne parviennent pas à gagner les navires. Ils se retranchent dans la montagne au nord du district, où l'armée coréenne les	3000 pirates

					attaque, en tuant un très grand nombre	
KRS 40		6	6	Haep'ung-gun	Pillages	
			8	Ch'angnyang	pillages	
		12	1	Chogang (Chogang-ri, à Kimp'o-si)	Les pirates pillent la zone, tuent le clerc chargé des douanes. La cour dépêche le général Ch'oe Yōng pour les combattre	
KRS 41	1365	3	2	Kyodong, Kanghwa	Les Japonais pillent ces deux îles. On envoie Ch'oe Yōng défendre le Tonggang et le Sōgang	
			11	Ch'angnūng (tertre funéraire royal au Hwanghae du Nord)	Les Japonais pénètrent dans la tombe, prennent le portrait de Sejo et s'en vont	
		4	11	Kyodong, Kanghwa, Fleuves Est et Ouest	Les Japonais pillent à nouveau les deux îles, et arrivent jusqu'aux fleuves Est et Ouest. On défend la zone	
	1366	5	1	Sim'ak-hyōn (P'aju, dans le Kyōnggi)	Pillages	
KRSCY 28			n.d.		Les pirates s'emparent de 3 navires à impôts. Les pertes sont immenses	
KRS 41			24	Kyodong	Les pirates massacrent les habitants, installent leur camp et restent sur place. Toute la région de la capitale est mise en alerte, mais on n'ose pas aller les déloger	

YS 145		Cette année		Tieshan (Liaodong)	Yuelu Buhua quitte Qingyuan pour se rendre à la capitale, mais la route est bloquée. Il revient jusqu'à Tieshan, où il rencontre un très grand nombre de navires de pirates japonais. Il les combat avec l'équipage de son navire. Les Japonais disent vouloir prétendre vouloir déposer leur reddition, mais il s'agit d'une ruse. Ils abordent le navire et s'emparent de Yuelu Buhua. Celui-ci les insulte, et est finalement assassiné. Un de ses esclaves, nommé Na Hai tue à ce moment le chef des pirates. En tout, 80 personnes sont tuées sur le navire	Un très grand nombre de navires pirates
KRS 41		9	29	Yangch'ön-hyön (actuel Yangch'ön-gu à Seoul)	Les pirates pillent les navires à impôts	
	1367	3	13	Kanghwa-bu	Pillages	
	1368	Aucune attaque signalée en 1368				
MSL	1369	1	n.d.	Rivages du Shandong	Les Japonais pillent les rivages, capturent hommes et femmes et s'en vont	
CHTB 7		Cette année		Rivages du Shandong	Pillages	

CHTB 6		2	n.d.	Plusieurs localités de Chongming (Zhili)	Pillages. Le général Weng De attaque les pirates et les défait. A cette époque, les pirates vont et viennent dans les îles et pillent régulièrement Suzhou et Chongming, et commettent pillages et rapt sur les populations du littoral. L'armée impériale les poursuit en mer et les combat à Haimen (juste au nord de Shanghai), en tue un grand nombre et en capture plusieurs centaines. Mais les pirates continuent à piller la zone du fleuve Wusong, où ils sont à nouveau défaits	Plusieurs centaines de pirates capturés vivants, beaucoup d'autres tués, plusieurs navires capturés
MSL		4	24	La cour récompense le général Weng De pour sa victoire contre les Japonais au Jiangsu	Les Japonais ont attaqué Suzhou, Chongming, tuant ou blessant les populations du littoral. Weng De part de Taicang pour les attaquer, et en capture 92 vivants, ainsi que des armes et des navires de haute mer. La cour lui ordonne d'aller à la poursuite des pirates encore présents	92 pirates capturés
<i>Jiajing Ningbofuzhi</i> 22		5		Au Zhejiang : Wenzhou, Zhongjieshan (entre Ningbo et Taizhou), Yongjia (juste au nord de Wenzhou), Yuhuan (entre les villes de Wenzhou et Taizhou)	Pillages	

CHTB 5		Cette année		Zhongjieshan, Yongjia, Yuhuan à Wenzhou, au Zhejiang	Pillages	
MSL		8	13	Huai'an, Jiangsu	Pillages. Les troupes des Ming les attaquent à Tianmashan (non identifiée) et en capturent 57. Le général est récompensé	57 pirates capturés
KRS 41		11	1	Aju (Asan, Ch'ungch'öng du Sud)	À Aju, on capture 3 navires japonais et présente 2 prisonniers	3 navires pirates capturés, 2 prisonniers
			27	Yöngju, Onsu, Yesan, Myönju (Ch'ungchöng du Sud)	Les Japonais s'emparent des navires à impôts	
CHTB 4		Cette année		Huizhou, Chaozhou (Guangdong)	Pillages	
KRS 42		2	9	Naep'o	Les Japonais pillent Naep'o, détruisent 30 navires militaires, et pillent les greniers des provinces alentour	
			14	Sönju (Sönch'öngun, Pyöng'an du Nord)	Pillages. Yang Paegyön attaque les pirates et en tue près de 50	env. 50 pirates tués
CHTB 7	1370	Cette année		Rivages du Shandong	Pillages	
MSL		6	n.d.	Shandong	Pillages.	
				Wenzhou, Taizhou, Mingzhou, rivages du Fujian	Pillages. On les attaque vers Fuzhou et en capture un grand nombre	13 navires et plus de 300 pirates capturés
CHTB 6		Cette année		Chongming (Zhili)	Pillages	
CHTB 5		Cette année		Zhejiang	Pillages le long des côtes	

CHTB 4		Cette année		Fujian	Pillages le long des côtes	
KRS 43	1371	3	3	Haeju	Les pirates pénètrent dans Haeju, brûlent l'office gouvernemental, et enlèvent la femme du Sous-Préfet et s'en vont	
MSL		6	27	Jiaozhou (sud du Shandong)	Pillages	
KRS 43		7	3	Fleuve Yesŏng	Les Japonais pillent les abords du fleuve Yesŏng et brûlent 40 navires militaires	
		8	23	Pongju (Pongsangun, Hwanghae du Nord)	Pillages	
		10	11	Chŏlla	L'Envoyé Lieutenant-général du Chŏlla capture un navire japonais	1 navire capturé
KRS 43	1372	2	4	Poste Kŭmgok de Paeju (Paech'ŏngun, Hwanghae du Nord)	Pillages	
		3	16	Sunch'ŏn, Changhŭng, T'amjin, Toganggun	Pillages	
		4	15	Grenier de Chinmyŏng (Actuelle ville de Wŏnsan)	Pillages	
MSL		5	21	Ganpu à Haiyan	Les pirates pillent et massacrent la population	
CHTB 5			Cette année	Haiyan, Ganpu, Wenzhou (Zhejiang)	Pillages	
KRS 43	6	6	Kangnŭng-bu, Yŏngdŏk-hyŏn, Tŏg'wŏn-hyŏn	Pillages. Les pirates sont repoussés		
		10	Anbyŏn, Hamju	Pillages		

KRS 43, KRS 111 (李子松傳)			26	Tonggye, Anbyŏn	Les pirates pillent la zone. Ils s'emparent des femmes et pillent les greniers, emportant plus de 10 000 sŏk de riz	
KRS 43			27	Hamju, Pukch'ŏngju	Les Japonais pillent la zone, mais le commandant de la garnison locale leur tend une embuscade et les défait, tuant plus de 70 pirates	plus de 70 pirates tués
			28	Hongju (Hongsŏng-gun, Ch'ungch'ŏng du Sud)	Pillages	
MSL			11	District de Ningde à Fuzhou	Pillages	
CHTB 4			Cette année	Fujian	Pillages le long des côtes	
MSL			28	Xiahushan à Wenzhou, Shitang (entre Wenzhou et Taizhou)	Le commandant Mao Xiang défait les pirates à Xiahushan, et les poursuit jusque dans les eaux de Shitang	12 navires capturés, 130 pirates capturés vivants
KRS 43		7	14	Yanggwang	Pillages	
MSL		8	17	District de Funing, Fuzhou (Fujian)	Les pirates tuent ou capturent plus de 350 personnes, brûlent plus d'un millier de bâtiments, prennent plus de 250 <i>shi</i> de grain des greniers publics	
			23	Le commandant de la garde de Mingzhou meurt dans les combats contre les pirates	A la tête de son armée, il est allé à la poursuite des pirates, mais est tué par une flèche perdue	
KRS 43, KRS 81		9	16	Yongsŏng au Yanggwang	L'Envoyé pacificateur attaque les pirates à Yongsŏng, mais est défait	

		10	8	Yangch'ön, Kanghwa	27 navires pirates pénètrent dans la rivière Yangch'ön (Seoul), et y restent trois jours. Les généraux les attaquent mais sont défaits. Les Japonais pénètrent ensuite dans Kanghwa, enlèvent les habitants et s'en vont	27 navires pirates
KRS 44	1373	2	27	Kusan-hyön (Kusan-myön, près de Happ'o)	Les pirates pillent le district. L'Envoyé lieutenant général du Kyöngsang les attaque et en tue plusieurs centaines	plusieurs centaines de pirates tués
KRS 44, KRS 121 (鄭愈傳)		3	8	Hadong-gun	Pillages. Les pirates arrivent durant la nuit. Les habitants fuient, mais quelques magistrats les combattent et parviennent à en tuer plusieurs	plusieurs pirates tués
KRS 44, KRSCY 29		4	23	Chölla	L'Envoyé lieutenant général du Chölla présente deux prisonniers japonais et des armes prises	2 Japonais capturés
KRS 44			27	îles proches de la capitale	Les Japonais approchent ; ola cour organise la défense sur le fleuve est	
KRS 82		5		îles proches de la capitale	Pillages. Les autorités mobilisent la milice dans la capitale	
KRS 44, KRS 114 (河乙沚傳), KRSCY 29		6	26	Yangch'ön, Hanyangbu	Les pirates se rassemblent dans les fleuves Est et Ouest (de la capitale), pénètrent dans la Yangch'ön, et pillent Hanyang, massacrent et enlevant les habitants	
CHTB 7 ; MS 323			n.d.		Dengzhou, Laizhou (Shandong)	Pillages

KRS 44			6	Kanghwa, Hanyang	Le Commandant de Kanghwa et le préfet de Hanyang n'ont pas pu défendre contre les pirates et sont punis		
MSL		7	12	Jimo (baie d'Aoshan), district de Laiyang (juste au nord de la baie d'Aoshan) (côte sud du Shandong)	Pillages. De nombreuses personnes vivant sur le littoral sont tuées ou capturées		
KRS 44			15	Kyodong	Les Japonais s'emparent de Kyodong		
KRS 82			n.d.	Yesöng	Pillages		
MSL			27	Garde de Taizhou (Zhejiang)	Les troupes de la garde de Taizhou sortent à la mer pour capturer les pirates. Elles capturent des pirates et libèrent 4 prisonniers chinois (hommes et femmes)	2 navires et 74 Japonais capturés	
KRS 44			9	3	Haeju	Les pirates pillent la zone, et tuent le Sous-Préfet de 2e classe. La cour punit les magistrats locaux qui ne se sont pas portés à son aide	
		19		Söhae	La cour punit le Commandant du Söhae qui n'a pas défendu contre les pirates		
		10		17	Yanggwang	Ch'oe Yöng fait exécuter les généraux du Yanggwang qui n'ont pas défendu la côte contre les pirates	
		11		21	Chölla	La cour punit l'Envoyé lieutenant général du Chölla qui n'a pas défendu la côte contre les pirates	
	1374	3	9	Anju (Anju-si, P'yöngan du Sud)	Les Japonais pillent la zone, mais le Sous-Préfet de 2e classe les repousse		

			20	Anju	Les Japonais pénètrent dans Anju		
				Kyöngsang	Les Japonais pillent le Kyöngsang, et détruisent 40 navires militaires. Les pertes sont immenses.		
		4	17	Happ'o	Les Japonais pillent Happ'o, brûlent les navires de la caserne. Plus de 5 000 soldats coréens sont tués	350 navires pirates	
				Île de Mongmi (île de Sinmi, Sönc'h'on-gun, Pyöngan du Nord)	L'armée combat les pirates à Mongmi, mais est défaite		
			29	Île Chayön	Pillages		
		5	20	Kangnüng (Kangwön)	Les pirates pillent le Kangnüng		
			24	Kyöngju, Ulju	Pillages		
			28	Samch'ök (Kangwön)	Pillages		
		6	10	Yangju (actuel Yangyang-gun, Kangwön)	Pillages. L'armée affronte les pirates et en tue une centaine	environ 100 pirates tués	
		CHTB 7 ; MS 323	Cette année		Jiaozhou (Shandong)	Pillages	
		MSL	7	9	Jiaozhou	Pillages. L'armée attaque les pirates et les défait	
				11	Haizhou (nord du Jiangsu)	Pillages. L'armée attaque les pirates et en tue plusieurs	24 pirates tués

			19	Embouchure de la rivière Daren, dans la baie d'Aoshan (sud du Shandong)	Pillages. L'armée attaque les pirates et les défait. Les pirates se replient et l'armée les poursuit, mais ils font volte-face et tuent le commandant chinois	
KRS 44		8	4	Hoeyang (Hoeyang-gun, Kangwŏn)	Pillages	
CHTB 6			n.d.	Rivages de Suzhou (Jiangsu)	L'armée poursuit les pirates jusque dans les eaux des Ryūkyū	plusieurs pirates tués et capturés
CHTB 5 ; <i>Jiajing Ningbofuzhi</i> 22		Cette année		Zhejiang	Pillages sur les côtes du Zhejiang. On poursuit les pirates jusqu'au large des Ryūkyū (ou Taïwan) et en tue et capture un grand nombre	Un grand nombre de pirates tués et capturés
KRS 44		9	8	Près de Kaesŏng	Les pirates sont proches. La capitale est en alerte	
			11	Anju (P'yŏng'an du Sud)	Pillages	
KRS 133			12	Milsŏng	Les Japonais pillent Milsŏng, brûlent les bâtiments administratifs, et enlèvent les habitants	
KRS 133		1375	1	Milsŏng	Le commandant qui n'a pas pu défendre Milsŏng est puni	
			3	Kyŏng'yang-hyŏn (Ch'ŏn'an-si, Ch'ungch'ŏng du Sud)	Pillages. Les autorités coréennes affrontent les pirates mais sont défaites	

KRSCY 30, KRS 114 (金 先致傳)		5			Tō Tsunemitsu et sa bande viennent se rendre. On leur donne des vivres, et les installe à Sunch'ön et Yön'gi	
KRSCY 30, KRS 114 (金 先致傳)		7		Chölla	La cour ordonne à Kim Sönch'i (Maréchal du Chölla) d'assassiner Tō Tsunemitsu. Il l'attire par un banquet et veut l'assassiner durant la fête, mais le plan et éventé et les Japonais s'enfuient. Kim Sönch'i parvient à peine à en tuer trois. Dès lors, les pirates deviennent impitoyables et massacrent systématiquement les femmes et enfants sur leur route	3 pirates tués
		8		Nag'an (à Sunch'ön), Posöng (Chölla du Sud)	Pillages. La cour fait renforcer les garnisons de la côte. Le maréchal en second du Kyöngsang tue 26 Japonais	26 pirates tués
KRS 133		9		Tökchök, Chayön, Yöngju, Mokchu, Söju, Kyölsöng	Les pirates se rassemblent en grand nombre à Tökchök et Chayön. A cette époque, les généraux sont occupés dans le nord ; on mobilise la milice de la capitale et les troupes des provinces du sud. Les pirates pillent Yöngju, Mokchu, Söju, Kyölsöng	
		10		Yanggwang	La cour punit les généraux du Yanggwang qui n'ont pas réussi à défendre contre les Japonais	

				Yanggwang	L'Envoyé pacificateur du Yanggwang capture deux navires japonais et les massacre	2 navires capturés
KRS 126 (曹敏修傳), KRSCY 30		11		Kimhae-bu, Taegu-hyön	Pillages. Les pirates s'emparent des biens et des habitants, brûlent les bâtiments administratifs. L'armée les attaque mais perd. Elle les attaque aussi à Taegu mais perd aussi. Depuis Kimhae, une dizaine de navires pirates veut remonter le fleuve Naktong et attaquer Milsöng. L'armée les attaque et parvient à tuer 10 pirates.	Plusieurs dizaines de navires pirates
KRS 133		12		Yanggwang	Pillent les districts et provinces de la côte du Yanggwang	
KRS 114 (河乙沚傳), KRSCY 30	1376	1		Chölla	Les autorités capturent un navire japonais	1 navire capturé
KRSCY 30		3		Chinju, Ch'öngsu-yök	Pillages. L'armée les attaque au relai de Ch'öngsu et en tue 13	13 pirates tués
KRS 133		6		Kosöng-hyön	Pillages	
KRSCY 30, KRS 112 (柳實傳)				Imju (Puyö-gun Imch'ön-myön)	Pillages. L'armée combat les pirates et les repousse	20 navires pirates
KRS 114 (河乙沚傳), KRSCY 30		7		Caserne du Maréchal du Chölla, Yöngsan, Naju	Les pirates pillent la caserne, pénètrent dans Yöngsan, brûlent les navires, pillent Naju, incendient et pillent les alentours	plus de 20 navires pirates

<p>KRS 133, KRS 112 (柳實傳), KRSCY 30</p>				<p>Yöngsan, Yöng'am, Puyö, Kongju, Chönghyön (vers Kongju), Söksöng (Puyö-gun Söksöng-myön), Yönsan-hyön (juste à l'est de Nonsan-si), Nangsan-hyön (dans l'actuelle Iksan-si), P'ungje-hyön (idem)</p>	<p>Les pirates pillent la caserne du maréchal du Chölla, ainsi que Yöngsan (Naju), et brûlent des navires militaires. Le maréchal les attaque à Yöng'am. Les Japonais pillent ensuite Puyö et arrivent jusqu'à Kongju. Le Sous-préfet les combat à Chönghyön mais perd. Les Japonais prennent Kongju. Puis ils pillent Söksöng, le temple Kaet'ae à Yönsan, Nangsan et P'ungje, mais sont repoussés par les généraux du Yanggwang.</p>	<p>20 navires pirates. Plus de trente pirates tués</p>
<p>KRSCY 30, KRS 113 (崔榮傳)</p>				<p>Bataille de Hongsan</p>	<p>Les pirates embarquent sur leurs navires les vieux et faibles, et feignent de vouloir partir, mais envoient plusieurs centaines de leurs meilleurs hommes piller plus en avant dans les terres. Ils pillent Hongsan, tuent et enlèvent les habitants, mais Ch'oe Yöng les attaque et les tue ou capture presque tous</p>	<p>Plusieurs centaines de pirates</p>
<p>KRS 82, KRSCY 30</p>				<p>Song'aksan</p>	<p>On rapporte à la cour que les pirates veulent attaquer la capitale. La cour déploie la milice pour protéger la ville. La cour entend aussi dire que les pirates veulent s'emparer du mont Song'ak. Elle mobilise les moines pour défendre les points stratégiques</p>	

KRS 133, KRS 112 (柳 實傳)		9		Kobu, T'aesan, Hüngdök (Koch'ang-gun Hüngdök-myön), Poan, Inüi (Chöng'üp-si T'aein-myön), Kümje, Changsöng	Pillent Kobu, T'aesan et Hüngdök, brûlent administrations. Les généraux se lancent à leur poursuite, mais les pirates profitent de la nuit pour les encercler, semant la confusion parmi les troupes coréennes. Ils pillent ensuite Poan, Inüi, Kimje, Changsöng.	300 cavaliers japonais
KRSCY 30				Chönju	Les Japonais s'emparent de Chönju. L'armée les attaque mais perd. Ils se retranchent ensuite dans le Kwisinsa. On parvient à les repousser	
				Imp'i-hyön	Les Japonais se sont emparés d'Imp'i, et coupent un pont pour se protéger. Les généraux construisent un pont dans la nuit et les attaquent par surprise, mais les pirates s'en rendent compte et les troupes coréennes sont défaites	

KRSCY 30, KRS 114 (羅 世傳)		10		Ung'yŏn (autre nom de Komso ou Kŏmmop'o), Puryŏng-hyŏn, pont du fleuve Tongjin	50 navires pirates débarquent à Komso, et franchissent le col de Chŏkhyŏn, puis pillent Puryŏng (Puan). Ils détruisent le pont du Tongjin pour empêcher les troupes coréennes d'intervenir, mais les troupes coréennes reconstruisent un pont durant la nuit, et les attaquent. 1000 pirates (fantassins et cavaliers) escaladent le mont Haeng'an (juste à l'est de Puan), mais les troupes coréennes les encerclent et leur infligent une lourde défaite	50 navires pirates
				Chinp'o, Kanghwa, Hanju	Pillages. Les troupes coréennes combattent les pirates à Hanju et en tuent plus de cent	plus de 100 pirates tués
KRS 133		11		Myŏngjin-hyŏn à Chinju, Ham'an, Tongnae, Yangju, Ŏn'yang, Kijang, Kosŏng, Yŏngsŏn, Pansŏng-hyŏn de Chinju, Ulju, Hoewŏn, Ŭich'ang, Milsŏng-gun, Tongnae-hyŏn	Pillages. Les localités sont presque entièrement razzignées et incendiées.	
				Happ'o, Yangju, Ulju, Ŭich'ang, Hoewŏn, Ham'an, Chinhae, Kosŏng, Pansŏng, Tongpyŏng, Tongnae, Kijang	Les pirates pillent et massacrent, et incendient la caserne de Happ'o	
				12		
	1377	1		Grenier de Hoewŏn	Pillages	

		2		Sinp'yöng-hyön (Tangjin-si Sinp'yöng-myön, au Ch'ungch'öng du Sud), Kyöng'yang (Ch'ön'an-si), P'yöngt'aek-hyön (Kyönggi P'yöngt'aek-si)	Les pirates pillent le district de Sinp'yöng. L'Envoyé lieutenant général du Yanggwang les attaque. Les pirates pillent Kyöng'yang, puis pénètrent dans P'yöngt'aek. Le maréchal du Yanggwang les attaque mais ne l'emporte pas. La cour mobilise les fils de bonne famille et les magistrats de province pour la défense du pays	
KRS 133, KRS 113 (崔 榮傳), KRS 114 (羅世傳 , KRSCY 30		3		Côte ouest, Ch'angnyang, Kanghwa, Suan, T'ongjin, Tongsöng, Tökchök	Pillages. Les pirates profitent de la nuit pour pénétrer dans Ch'angnyang et brûler 50 navires militaires. La mer est éclairée comme en plein jour. Plus de 1000 soldats coréens sont tués. À cette époque, le commandant était ivre et dormait. Les pirates pillent ensuite Kanghwa, mais sont repoussés par Na Se et d'autres généraux, pendant que Ch'oe Yöng défend la côte à Söngch'ön-bu. Les pirates attaquent ensuite Suan, T'ongjin, Tongsöng. Ils vont ensuite à Tökchök, avant de lancer une nouvelle attaque avec 37 navires	37 navires pirates
KRS 114 (禹 仁烈傳), KRSCY 30				Kyöngsang	Les autorités du Kyöngsang signalent qu'une très grande flotte arrive de Tsushima. À cette époque, le groupe pirate du Kyönggi est encore présent dans les environs de la capitale, et le pays	

					est en alerte constante	
KRS 133		4		Fleuve Ouest	Les pirates pénètrent dans le fleuve Ouest. Ch'oe Yöng et Pyön An'yöl les repoussent	
				Yömi-hyön (Sösan-si Unsan-myön, dans le Ch'ungch'öng du Sud)	Pillages	
				Ulju, Kyerim, Yangju, Milsöng, Ön'yang,	Les pirates pillent et brûlent presque entièrement la zone. Pak Wi les attaque dans l'embouchure du Hwangsän et en tue 29	29 pirates tués
KRS 114 (禹仁烈傳), KRSCY 30		4		Milsöng, Yöngsan-hyön, Yulp'o (Köje)	Après avoir pillé Milsöng, les pirates arrivent à Yöngsan et se barricadent sur une hauteur. Les Coréens ne parviennent pas à les déloger. Ils les combattent ensuite à Yulp'o (Köje) et parviennent à tuer un général japonais, 10 pirates, et récupérer 60 chevaux, mais au prix de nombreuses pertes, les pirates étant supérieurs en nombre.	1 général japonais et 10 pirates tués, 60 chevaux récupérés
KRS 133		5		Milsöng	Pillages. Les pirates envahissent et pillent les villages, prennent le blé, et le chargent sur les navires	
KRS 114 (禹仁烈傳), KRSCY 30				Sabullangsongji (Samnyangjin-öp Songji-ri à Miryang)	Le général U In'yöl avec 500 cavaliers, attaque de nuit les pirates. Ceux-ci sont pris de panique et se précipitent vers les navires, et nombre d'entre eux tombent dans l'eau du fleuve, beaucoup d'autres sont abattus par les flèches.	

KRS 133, KRS 114 (禹 仁烈傳), KRSCY 30				Chirisan	T'aejo défait les pirates à la bataille de Chirisan. Après avoir reçu les appels de U In'yōl qui prévient que les pirates se cachent dans les îles, ils se presse pour lui porter assistance, et rencontre les pirates au pied du Chirisan	
KRSCY 30				Fleuve Hwangsan	50 navires pirates arrivent au Namp'o de Kimhae, et laissent une pancarte pour expliquer aux pirates qui arrivent après eux qu'ils ont profité des vents pour remonter le Hwangsan et aller directement attaquer Miryang, mais Pak Wi a vent de ce projet, et leur tend une embuscade sur chaque côté du fleuve avec 30 navires. L'arrière garde pirate arrive et lit la pancarte. Un grand navire pirate pénètre d'abord dans le fleuve et est pris dans l'embuscade. De nombreux pirates tombent à l'eau et presque tous sont tués	50 navires pirates
				Kyōngsang	Bataille contre un groupe pirate	Un commandant pirate tué

KRSCY 30				Kanghwa, Kyöng'yang, Ansöng	Les pirates attaquent le Yanggwang depuis Kanghwa. Au départ, les pirates n'ont que 22 navires, mais parviennent à s'emparer de navires militaires coréens et montent jusqu'à 50 navires. Les troupes coréennes voyant les navires approcher croient à une flotte amie, et ne se méfient pas. De nombreux soldats et civils sont tués. Les pirates pillent ensuite Kyöng'yang et Ansöng. Les autorités capturent un espion pirate qui dit que le plan était d'attirer Ch'oe Yöng vers le sud pour ensuite se porter sur la capitale. Ils tendent aussi un piège à l'envoyé de la préfecture de Suwön qui parvient de justesse à s'enfuir, mais ses troupes essuient des pertes importantes	22 navires pirates au départ, 50 après s'être emparé de navires militaires coréens
KRS 133, KRSCY 30				Nam'yang (Hwasöng-si Nam'yang-üp), Ansöng, Chongdök (P'yöngt'aek-si Kodök-myön), Kanghwa, Suwön	Pillages. Les feux de signalisation sont allumés sans interruption tout le jour. La capitale est en alerte. Kanghwa est massacrée et ravagée. Plus d'un millier de civils sont faits prisonniers. Ils attaquent ensuite Suwön	Plus de 100 cavaliers japonais. 50 navires pirates
KRSCY 30		6		Sunch'ön, Nag'an	Pillages. Chöng Chi les attaque et en tue et capture plusieurs	18 pirates tués, 3 capturés
KRS 133, KRSCY 30				Anju (P'yöngan du Sud)	Pillages. L'armée les attaque et en tue 4	4 pirates tués

				Changt'aek (Changhŭng-gun Changt'aek- myŏn, au Chŏlla du Sud)	Le maréchal Chi Yonggi les attaque et les met en déroute	
KRS 114 (羅 世傳), KRSCY 30				Sinju-hyŏn, Ongjin-hyŏn, Munhwa-hyŏn	Pillages. L'armée les attaque mais perd	45 navires pirates
KRS 133				Yŏnggang, Chang'yŏn au Sŏhae	Trois maréchaux les repoussent	
				P'ungju, An'ak	Pillages	
				Hamjong, Samhwa, Kangsŏ (P'yŏng'an du Sud)	Pillages	
KRS 133, KRSCY 30			Cheju	Les pirates pillent Cheju. Le Commandant en chef de la marine du Chŏlla les attaque, capture un navire et massacre son équipage	200 navires pirates	
KRSCY 30		7	Cheju	La cour apprend que les pirates attaquent Cheju. Elle envoie deux navires pour aller les observer. L'armée capture un navire japonais et massacre son équipage	1 navire pirate capturé	
KRS 133			P'ungju	Pillages. Le maréchal supérieur du Sŏhae attaque les pirates		
KRS 133, KRS 114 (羅 世傳), KRSCY 30		8		Sinju, Munhwa, An'ak, Pongju.	Plusieurs généraux attaquent les pirates mais sont défaits et demandent assistance à la cour	
KRS 133				Haeju	Pillages	
KRSCY 30						La cour envoie Na Se et Sim Tŏkpu à la tête d'une flotte patrouiller les îles à la recherche des pirates

				Haeju	La cour désigne plusieurs généraux pour aller se porter au secours du Sōhae, dont Yi Sōnggye qui combat les pirates à Haeju	
KRS 133		9		Yōnggwang, Changsa (Chōnnam Yōng'am-gun, Kunsō-myōn, Tojang-ri, Changsari-kil), Mop'yōng (Chōnnam Hamp'yōng-gun), Hamp'ung (idem)	Pillages	
				Haeju, P'yōngju	Pillages. De nombreux généraux sont envoyés, dont Ch'oe Yōng, et ces derniers repoussent les pirates	
				Ag'yang (Hadong-gun, Kyōngsang du Sud)	Pillages. Le maréchal Yi Im les repousse, et capture deux navires	2 navires capturés
KRSCY 30			Hongju (Hongsōng-gun, Ch'ungch'ōng du Sud), Onsu-hyōn, Chinp'o, Hanju (Sōch'ōn-gun Hansan-myōn)	Les pirates massacrent et incendient Hongju. L'armée les attaque à Nohyōn mais perd. Le lendemain, les pirates attaquent Onsu, brûlent la caserne de Isan. L'armée les combat au pont Singyo. La nuit, les pirates encerclent les troupes coréennes, qui se débandent, et de nombreux soldats sont tués ou blessés. Puis les pirates pénètrent depuis Chinp'o dans Hanju. L'armée réclame de l'aide à la cour		
		10		Tongnae	Pillages	40 navires pirates

KRSCY 30				Yŏngju (Ch'ŏn'an-si), Aju (Asan-si)	Pillages. Les pirates sont repoussés	3 pirates capturés
KRS 133		11		Ham'yŏl-hyŏn (Iksan-si)	Pillages	
				Puyŏ, Chŏngsan, Hongsan	Pillages	
				Kimhae, Ŭich'ang	Pillages. L'Envoyé lieutenant général Pae Kŭngnyŏm les attaque mais perd	130 navires pirates
				Suan, Tongsŏng, T'ongjin	Pillages	
KRSCY 30, KRS 113 (鄭地傳)		12	Sunch'ŏn	Chŏng Chi tue 40 pirates, et capture 2	40 pirates tués, 2 capturés	
KRS 133	1378	1		Yŏn'an-bu (Yŏn'an-gun, Hwanghae du Sud)	Pillages	
		2		Ansan, Inju, Pup'yŏng (Inch'ŏn-si Pup'yŏng-gu), Kŭmju (Seoul-si Kŭmch'ŏn-gu)	Pillages	
KRS 133		3		T'aean-gun	Pillages	
				Nam'yang, Suwŏnbu	Pillages	
KRS 133		4		Imju (Puyŏ-gun Imch'ŏn-myŏn), Hanju	Pillages	
				Tŏkp'ung (Yesan-gun), Haptŏk (Tangjin-si Haptŏk-ŭp, Ch'ungch'ŏng du Sud)	Pillages à Tŏkp'ung et Haptŏk. Les pirates brûlent la caserne de l'Envoyé lieutenant général	

				Ch'angnyang, Sŭngch'ŏn-bu	Un grand groupe de navires japonais se rassemble à Ch'angnyang et débarque pour attaquer la capitale, mais est stoppé par l'armée coréenne	
		5		Sŏju, Piin.	Pillages. Le clerc comptable capture une dizaine de pirates	une dizaine de pirates capturés
KRS 133, KRSCY 30				Suwŏn-bu	Pillages	
KRS 133				Yonggu (Kyŏnggi Yong'in-si)	Pillages	
		6		Ch'ŏngju	Pillages. L'armée les attaque et en tue une dizaine	une dizaine de pirates tués
				Mokchu (Ch'ŏn'an-si, Ch'ungch'ŏng du Sud), Yŏngju, Onsu (Asan-si On'yangdong, Ch'ungch'ŏng du Sud)	Pillages	
KRS 133				Chongdŏk, Songjang (Kyŏnggi P'yŏngt'aek-si Songt'an-dong), Yŏngsin	Pillages. L'armée les attaque et les repousse	
		7		Aju, Tongnimsa	Les pirates pillent Aju, pénètrent dans le monastère Tongnim. L'armée les attaque et en tue 3, et récupère plus de 20 chevaux	3 pirates tués
				Choyangp'o (Posŏng-gun)	Le moine Shinkō (dépeché par Imagawa Ryōshun) combat les pirates à Choyangp'o, capture un navire, tue son équipage et libère 20 prisonnières	un navire capturé, plusieurs pirates tués
KRS 133, KRSCY 30		8		Yokchido (T'ongyŏng-si Yokchi-myŏn, petite île juste à l'est de Kōje,	Le général Pae Kŭngnyŏm attaque un groupe de Japonais et en tue 50	50 Japonais tués

				Kyöngsang du Sud)		
KRS 114 (池湧奇傳), KRSCY 30				Changhŭng-bu, Hoeryöng-hyön	Pillages. L'armée les attaque et en tue 9	9 pirates tués
KRS 133	9			Yön'an-bu, Haeju	Pillages. La cour envoie plusieurs généraux à la tête d'une flotte de guerre pour fouiller les îles et débusquer les pirates	
				Kŭmjju, Yangch'ön (actuelle rive sud de Seoul)	Pillages	
				Söju (Sösan-si)	Pillages	
				Ch'ölju (Ch'ölsangun, P'yöngan du Nord)	Pillages	
				Yönsan, Isan (Nonsan-si, Ch'ungch'öng du Sud), Kongju	Pillages	
				Ikchu, Chönju	Pillages	
				Okchu, Chindong, Hoedök, Ch'öngsan, Imju	Pillages. Les troupes coréennes les attaquent, en tuent 2 et récupèrent 10 chevaux	2 pirates tués
KRSCY 30, KRS 113 (鄭地傳)	10			Chönju	Massacrent Chönju	
				Yönggwang, Kwangju, Tongbok-hyön	Pillages. Chöng Chi et Chi Yonggi les poursuivent jusqu'à Okkwa-hyön. Les pirates pénètrent dans le monastère Mira. Les troupes coréennes les encerclent, et incendient le bâtiment. Les pirates périssent dans les flammes. On récupère plus de 100 chevaux	

				Tam'yang-hyŏn, Ikchu	Chŏng Chi et Chi Yonggi les attaquent. Les pirates attaquent aussi Ikchu	17 pirates tués
KRS 133		11		Ikchu	Pillages	
				Kosŏng-gun Chŏkchŏnp'o	Le moine Shinkō (dépêché par Imagawa Ryōshun) combat les pirates mais ne l'emporte pas et rentre dans son pays	
		12		Hadong, Chinju, Saju	Pillages à Hadong. Paek Kŭngnyŏm et Yu Ikhan les attaquent et en tuent 19, puis les attaquent à Saju, en tuent 2	21 pirates tués
KRSCY 30, KRS 113 (鄭 地傳)		2		Sunch'ŏn, Choyang, Chinwŏn	Pillages. Chŏng Chi affronte les pirates mais perd	
		3		Togang (Kangjin- gun), Koksŏng, Namwŏn, Sunch'ŏn-bu	Pillages. Les pirates restent trois jours à Namwŏn	
KRS 114 (羅 世傳), KRSCY 31	1379	4		Ansan-gun	Pillages	
			Yŏn'an-bu (Yŏn'an-gun, Hwanghae du Sud)	Pillages. L'armée attaque les pirates avec 52 navires militaires		
KRS 114 (禹 仁烈傳), KRSCY 31				Happ'o	Pillages. L'armée les attaque et les repousse. Elle parvient à tuer 4 pirates, mais 80 soldats coréens sont tués ou blessés	4 pirates tués
KRS 114 (楊 伯淵傳), KRSCY 31	5			Chinju, Pansŏng- hyŏn (Chinju-si, Ilbansŏng-myŏn)	Pillages. L'armée combat les pirates et en tue 13. Les autres s'enfuient et se cachent dans les monts et vallées	700 cavaliers, 2000 fantassins
KRS 134				P'ungch'ŏn (Songhwa-gun, Hwanghae du Sud)	Les Japonais pillent la zone, tuent plusieurs officiels, brûlent les bâtiments administratifs et les habitations, enlèvent 60 personnes et s'en vont	

KRS 114 (羅世傳), KRSCY 31				Mokkotp'o à Yonggang-hyŏn (juste au nord de Namp'o, P'yŏngan du Sud)	L'armée combat les pirates Mokkotp'o et capture deux navires, massacre leur équipage	2 navires pirates capturés
KRS 134				Sinju (Sinch'ŏn-gun, Hwanghae du Sud)	Pillages	
KRS 134				Yŏngch'ŏng-hyŏn (dans l'actuelle P'yŏng'yang)	Le maréchal de camp de Anju Ch'oe Wŏnji attaque les pirates à Yŏngch'ŏn-hyŏn	
KRS 114 (河乙沚傳), KRS 134, KRSCY 31, <i>Kyŏngju hojang sŏnsaeng an</i>	5 +			Ulju, Kyerim-bu	Pillages	500 navires pirates
					Pak Kōsa, envoyé de Ōuchi, attaque les pirates à Kyerim, mais les forces coréennes ne le soutiennent pas, et il subit une lourde défaite. Seuls 50 de ses 186 hommes en réchappent	
KRS 134	6			Ch'ŏngdo-gun (Kyŏngsang du nord), Kyerim, Kangnŭng	Pillages dans le district de Ch'ŏngdo. Le Maréchal de camp attaque les pirates et les repousse. Les pirates se déplacent de Kyerim à Kangnŭng	
KRS 134				Yongju (Yongch'ŏn-gun, P'yŏngan du Nord), Ŭiju, dans l'embouchure du Yalu	Pillages. Le Commandant attaque les pirates et les repousse	
KRS 114 (禹仁烈傳), KRSCY 31				Ulju, Ch'ŏngdo, Milsŏng, Chain, Ŏnyang	Pillages. On les attaque à Ulju et parvient à en tuer 10 et capturer 7 navires	10 pirates tués, 7 navires capturés
KRS 134				Nag'an-gun (Sunch'ŏn)	Pillages	
KRS 134	7			Murŭng (Ullŭng)	Les pirates pénètrent dans l'île et y restent deux semaines avant de s'en aller	

KRS 114 (禹仁烈傳), KRSCY 31				Ulju, Kijang, Ŏnyang, Tongnae-hyŏn	Les pirates restent à Ulju, et coupent les cultures pour obtenir des vivres. Ils envahissent Kijang et Ŏnyang. L'armée les attaque à Tongnae et en tue 7	7 pirates tués
KRS 134		8		Yŏmi-hyŏn (Sŏsan-si Unsan-myŏn, Ch'ungch'ŏng du Sud)	Pillages	
				Suju (Chŏnju-gun, P'yŏngan du Nord), Kwakchu (Kwaksan-gun, P'yŏngan du Nord)	Pillages	
KRS 114 禹仁烈傳), KRSCY 31				Saju (Sach'ŏn-si)	L'armée attaque les pirates et leur inflige une lourde défaite	Plus de 140 pirates tués ou capturés (43 tués, le reste capturés)
KRS 134		9		Pansŏng-hyŏn (Chinju)	Pillages. Les pirates se retranchent sur le mont Hwaksan, mais sont encerclés et battus	34 pirates tués
				Tan'gye (Sanch'ŏn-gun, Kyŏngsang du Sud), Kŏch'ang (Kŏch'ang-gun, Kyŏngsang du Sud), Yaro (Hapch'ŏn-gun, Kyŏngsang du Sud), Kasu-hyŏn (Hapch'ŏn-gun)	Pillages. Les pirates remontent jusqu'à Kasu, l'Envoyé lieutenant-général les attaque et perd la vie. La cour fait déplacer les <i>sillok</i> et divers livres conservés au Haeinsa au Tŭg'iksa de Sŏnju	
				San'ŭm (Sanch'ŏng-gun, Kyŏngsang du Sud), Chinju, Saju, Hamyang	Pillages	
KRS 134		10		Chŏlla	La cour envoie des généraux dans le Chŏlla capturer des Japonais	
KRS 134	1380	2		Yŏngsŏn-hyŏn (Kosŏng-gun, Kyŏngsang du Sud)	Pillages	

			Posöng-gun, Puyu-hyön (Sunch'ön-si)	Les pirates pillent Posöng, pénètrent dans Puyu	
	3		Monastère Songgwang à Sunch'ön	Les pirates pillent le monastère Songgwang	
			Kwangju, Nüngsöng-hyön (Hwasun-gun), Hwasun-hyön (Chölla du Sud)	Pillages. De nombreux généraux sont mobilisés pour protéger le Chölla	
	5		Kyölsöng, Hongju (Hongsöng-gun, Ch'ungch'öng du Sud)	Pillages	Plus de 100 navires pirates
			Fleuves Est et Ouest	La cour ordonne à Choe Yöng de protéger les deux fleuves, mais les pirates se retirent, apparemment sans combattre	
	6		Chöng'üp-hyön	Pillages. Le maréchal Chi Yonggi attaque les pirates	
	7		Myöngnyang- hyang (Kimje-si)	Le général Chi Yonggi attaque les pirates à Myöngnyang-hyang et récupère une centaine de prisonniers coréens	
			Söju, Puyö, Chöngsan (Ch'öngyang-gun, Ch'ungch'öng du Sud), Unje (Wanju-gun Hwasan-myön, Chölla du Nord), Kosan (Wanju- gun Kosan- myön), Yusöng (Taejön-si Yusöng-gu), Kyeryongsan (Kyeryong-si), Ch'öng'yang, Sinp'ung (Kongju-si Sinp'ung-myön), Hongsan	Pillages. Les pirates pénètrent dans la mont Kyeryong (ouest de Taejön), où s'étaient réfugiés femmes et enfants et beaucoup sont rattrapés, tués ou enlevés par les pirates. Le maréchal du Yanggwang les attaque et les repousse. Les pirates pillent alors Ch'öngyang, Sinp'ung et Hongsan puis s'en vont.	

				Kŭmju (Kŭmsan-gun), Okchu (Okch'ŏn-gun), à l'est et au sud de Taejŏn	Pillages	
				Ham'yŏl-hyŏn, P'ungje-hyŏn (Iksan-si)	Pillages. La cour fait déplacer le portrait de T'aejo du Yangsansa à Sunhŭng	
MSL		14	District de Donggang à Guangzhou (Guangdong)	Pillages		
KRSCY 31					La cour envoie plusieurs généraux dont Na Se et Ch'oe Musŏn à la tête de 100 navires attaquer les pirates	
KRS 134			Kongju	Pillages. Le général Kim Kihyŏk attaque les pirates et en tue 4		
KRS 134, KRS 114 (羅世傳), KRS 126 (邊安烈傳) KRSCY 31		8	Chinp'o	500 navires pirates à Chinp'o, amarrent les navires entre eux, et débarquent, pillent les côtes, et embarquent les céréales sur leurs navires. La flotte coréenne, avec 100 navires, arrive sur leurs arrières et détruisent la flotte pirate. On récupère 334 captifs. Les pirates qui gardaient les navires sont presque tous tués. Ceux qui parviennent à échapper se dirigent à Okchu et rejoignent ceux qui ont déjà débarqués, et incendient les districts de Isan et Yŏngdong.	500 navires pirates	
KRS 134, KRSCY 31			Imju (Puyŏ-gun Imch'ŏn-myŏn)	Kim Kihyŏk capture le reste des pirates à Imju, et en tue 46	46 pirates tués	

				Hwanggan (Yöngdong-gun Hwanggan-myön, Ch'ungch'öng du Nord), Ömo (Kimch'ön-si Ömo-myön, Kyöngsang du Nord), Chungmo (Sangju-si), Hwaryöng (Sangju-si), Kongsöng (Sangju-si), Ch'öngni (Sangju-si), Sangju, Sönju, Kyöngsan-bu	Les Japonais incendient tout sur leur passage. Pendant qu'ils sont à Sangju, l'armée fait espionner les pirates, mais l'espion coréen leur assure que la cour veut leur proposer de s'installer dans un village en échange de leur reddition. Les pirates répondent que si le Koryö avait l'intention de les laisser vivre, il n'aurait pas coulé leurs navires. Ils ne le croient donc pas, mais le laissent quand même repartir.	
				Sagünnae-yök (Ham'yang-gun Sudong-myön Sagünsansöng), Ham'yang (Kyöngsang du Sud)	Les Japonais campent à Sagünnae-yök. On les attaque, mais subit des pertes colossales (500 soldats tués). Ils massacrent les habitants de Ham'yang.	
MSL		28	District de Haifeng (Guangdong, sur la côte un peu à l'est de Guangzhou)	pillages		
KRS 134		9	Namwön, Unbong-hyön, Chirisan	Les Japonais ne parviennent pas à s'emparer de la forteresse de Namwön, se retirent et brûlent Unbong-hyön, puis campent à In'wöl-yök. Yi Sönggye et d'autres généraux les écrasent. Le reste des pirates fuit au mont Chiri		
		10	Kimhae-bu	Les Japonais incendient la ville		

	1381	2		Yŏnghae-bu (Yŏngdŏk-kun Yŏnghae-myŏn, Kyŏngsang du Sud)	Les pirates incendient la ville	
		3		Fleuves est et ouest	La cour poste des généraux tout le long des fleuves, en 15 endroits, pour défendre contre les pirates	
				Kangnŭng	Les pirates pillent la zone. La cour envoie des généraux. A cette époque, la province connaît une famine, et la côte est mal gardée	
				Songsaeng, Uljin, Samch'ŏk, P'yŏnghae, Yŏnghae, Yŏngdŏk	Pillages. Les pirates brûlent Samch'ŏk- hyŏn	
		4		Chirisan, Mudŭngsan, Kyubongsa	Les pirates de Chirisan fuient à Mudŭngsan et se barricadent dans le Kyubongsa. L'Envoyé lieutenant général du Chŏlla incendie le temple, tuant de nombreux pirates. Les survivants s'enfuient vers la mer, volent une petite barque et s'en vont, mais l'ancien Sous-préfet les poursuit sur un navire rapide, les rattrape, les massacre, et en capture 13	plus de 13 pirates capturés, un grand nombre tué
		5		Isan (Yesan-gun Tŏksan-myŏn, Ch'ungch'ŏng du Sud)	Pillages. L'Envoyé lieutenant général les attaque et les repousse, en tue 8 et en capture 1	8 pirates tués, 1 capturé
				Kyerim	Le maréchal de camp de Kyerim tue onze Japonais	11 Japonais tués

			Andong, Yŏnghae-bu	L'Envoyé Commandant en chef de Andong attaque les Japonais et en tue 16. Les Japonais pillent Yŏnghae-bu	16 Japonais tués
6		Piin		Pillages	
		Yŏngju (Yŏngch'ŏn-si, Kyŏngsang du Nord)		Les pirates brûlent la ville	
		Kimhae-bu. Yŏnghae, Ulju, Yangju, Ōn'yang		Une grande flotte pirate arrive à Kimhae et encercle la forteresse de montagne, mais le maréchal Nam Chil les attaque et les repousse. Il les combat aussi à Yŏnghae, Ulju, Yangju et Ōn'yang, et en tue 8	50 navires japonais, 8 pirates tués
		Uljin		Pillages. Kwŏn Hyŏllyong affronte les pirates et reçoit un coup de lance, mais parvient finalement à les défaire. Il en tue 20 et récupère 70 chevaux	20 pirates tués, 70 chevaux capturés
7		Kimhae-bu		Pillages	
		Kosŏng-hyŏn		Pillages. Nam Chil affronte les pirates et en tue 8	8 pirates tués
		Ile de Ch'uksan, Andong		Les Japonais pénètrent sur l'île de Ch'uksan. Ils veulent attaquer Andong. La cour fait déplacer l'histoire nationale conservée au Pomunsa de Poju vers l'intérieur, au Kaech'ŏnsa de Ch'ungju	
9		Yŏngju		Pillages	
		Sŏju		Pillages	

				Chirisan	Nam Chil attaque les derniers pirates de Chirisan, en tue 4 et récupère 16 chevaux	4 pirates tués
		10		Imha-hyön (Andong-si Imha-myön, Kyöngsang du Nord)	Pillages	
KRS 114 (池湧奇傳), KRSCY 31				Pannam-hyön (Naju-si Pannam-myön)	Pillages. L'armée attaque les pirates et les repousse. Elle brûle un navire pirate, en tue 9, et de nombreux autres se jettent à l'eau et meurent noyés	1 navire brûlé, 9 pirates tués, de nombreux autres noyés
		11		Poryöng-hyön	Pillages	
KRS 134				Milsöng-gun	Pillages. Le Commandant en second attaque les pirates et en tue 3	3 pirates tués
	1382	2		Imju (Puyö-gun Imch'ön-myön)	Pillages. L'Envoyé lieutenant général les attaque mais perd	
		2 +		Imju, Puyö, Söksöng	Pillages	
				P'yönghae (Uljin-gun, Kyöngsang du Nord)	Pillages	
		3		Samch'ök, Uljin, Ugye-hyön (Kangnüng-si)	Pillages	
KRS 134				Yöngwöl (Yöngwöl-gun, Kangwön), Yean (Andong-si Yean-myön, Kyöngsang du Nord), Yöngju (Kyöngbuk Yöngju-si), Sunhüng (Yöngju-si Sunhüng-myön), Poju (Yech'ön-gun, Kyöngsang du Nord), Andong	Pillages	
		4		Kangnüng	Le maréchal supérieur du Kangnüng et son second attaquent les Japonais	30 Japonais tués

				Chungnyŏng (Yŏngju-si, Kyŏngsang du Nord), Tan'yang- gun (Ch'ungch'ŏng du Nord)	Pillages. L'armée attaque les pirates et les défait	80 pirates tués, 200 chevaux capturés
STYS 25		Printemps		District de Yŏngch'ŏn (Yŏngju-si)	Pillages. Les pirates tuent de nombreuses personnes	Plusieurs milliers de pirates
KRS 134				Yŏngch'un-hyŏn (Tan'yang-gun)	Pillages	
KRSCY 31		5		Andong	L'armée attaque les pirates	30 pirates tués, 60 chevaux capturés
				Hoeyang-bu (Hoeyang-gun, Kangwŏn)	Pillages	
KRS134		6		Kyŏngsan (Kyŏngsan-si, Kyŏngsang du Nord), Taegu, Hwawŏn (Taegu Talsŏng-gun)	Pillages	
				T'onggu-hyŏn (Ch'angdo-gun, Kangwŏn)	Pillages	
				Namwŏn	Pillages. L'armée les attaque et en tue 3	3 pirates tués
KRS 113 (鄭 地傳), KRSCY 31		10		Chinp'o, îles de Kunsan	Les Japonais pénètrent dans Chinp'o. Chŏng Chi les repousse, puis les poursuit jusqu'à Kunsando, où il en capture plusieurs	50 navires japonais, 4 capturés
KRSCY 32	1383	1		?	Chŏng Chi inflige une lourde défaite aux pirates	

KRSCY 32, KRS 113 (鄭 地傳)		5	n. d.	Bataille de Kwan'ümp'o	Le général Chǒng Chi se trouvait à Mokp'o avec sa flotte (47 navires) lorsqu'il reçut les appels à l'aide de Happ'o. Bien que malade, il fit route vers le Kyöngsang, opéra la jonction avec les troupes de Happ'o dans l'embouchure du fleuve Sömjín, puis combattit l'avant garde pirate vers Kwan'ümp'o (île de Namhae).	120 navires pirates. 17 grands navires pirates coulés (environ 2000 pirates tués).
KRS 135		6		Kir'an (Andong-si Kir'an-myǒn, Kyöngsang du Nord), Angang (Kyöngju-si Angang-myǒn), Kigye (P'ohang-si Puk-ku), Yöngju (Yöngch'ön-si), Sinnyöng (Yöngch'ön-si Sinnyöng-myǒn), Changsu, Ŭihüng (Kun'wi-gun), Ŭisöng, Sönju (Kumi Sönsan-ŭp)	Pillages	
KRS 135 ; KRSCY 32			Tan'yang, Cheju (Chech'ön-si)	Pillages		
<i>Jiajing Ningbofuzhi</i> 22			Jinxiang	Pillages. Ils sont repoussés	18 navires pirates	
KRS 135		7		Hanyangbu	Le Préfet de Hanyang capture trois espions japonais	
				Ŭisöng	Les Commandants en chef attaquent les pirates et en tuent 3	3 pirates tués
				Taegu, Kyöngsan, Sönju, Indong, Chirye, Künsan (Kimch'ön-si, Kyöngsang du Nord)	Pillages	

				Yean, Sunhŭng	L'armée attaque les pirates	8 pirates tués à Yean, 6 à Sunhŭng
				Pangnim-yŏk (P'yŏngch'ang-gun Pangnim-myŏn, Kangwŏn)	Un général rencontre les Japonais et en tue plusieurs	8 Japonais tués, 59 chevaux récupérés
KRSCY 32				Piok, Ŭisŏng, Andong, Yean	Yun Kagwan attaque les pirates qui ont précédemment pillé Piok et Ŭisŏng, mais est défait	
		8		Kŏryŏng (Imsil-gun, Chŏlla du Nord), Changsu (vers Namwŏn, à la frontière avec le Kyŏngsang du Sud)	Les Japonais pillent Kŏryŏng et Changsu	
KRS 135				Chŏnju	Les pirates répartissent leurs soldats pour attaquer Chŏnju, mais sont repoussés à Yŏhyŏn	
				Koeju (Koesan-gun, Ch'ungch'ŏng du Sud), Chang'yŏn-hyŏn (Koesan-gun Chang'yŏn-myŏn)	Pillages	Plus de 200 cavaliers
				Ch'un'yang, Yŏngwŏl, Chŏngsŏn	Pillages	Plus de 1300 pirates
				Imsil-hyŏn	Pillages	
KRSCY 32				Okchu (Okch'ŏn-gun, Ch'ungch'ŏng du Nord), Poryŏng (Poŭn-gun, Ch'ungch'ŏng du Nord), Kyeryong	Les pirates s'emparent de Okchu et Poryŏng. Ils se retranchent sur le mont Kyeryŏng. L'armée les attaque, et les pirates abandonnent leurs chevaux pour escalader la montagne. L'armée les affronte à Kuch'am mais perd. Elle les attaque aussi au monastère Pan'yong à Kongju et en tue 8	plus de 1000 pirates

KRS 135				Mokchu (Ch'ön'an-si)	Kim Kihyök attaque les pirates à Mokchu Hükch'am	20 pirates tués
CHTB 5				Jinxiang, Pingyang, Xiaohuoting (Zhejiang)	Pillages. L'armée attaque les pirates et les repousse	
MSL		17		La cour impériale récompense les généraux et soldats des gardes de Wenzhou et Taizhou	Ils se sont distingués en capturant ou tuant des pirates japonais	
		9		Kangnŭng-bu, Hoeyang	Pillages. Les pirates s'emparent de Hoeyang	
				Kimhwa-hyön (Kimhwa-gun, Kangwön), P'yönggang-hyön (P'yönggang-gun, Kangwön), Hongch'ön-hyön	Les pirates s'emparent de Kimhwa, pillent P'yönggang. La capitale est en alerte. L'armée repousse les pirates et en tue 5 à Hongch'ön. De nombreux généraux attaquent les pirates à Kimhwa, mais sont défaits. Wang Sünggwi est blessé par une flèche	5 pirates tués
		10		Nangch'ön (Kangwön Hwach'ön-gun Hwach'ön-üp)	Les pirates font une percée soudaine	
				Yanggu, Ch'unju (Ch'unch'ön-si), Kap'yöng-hyön, Ch'öngp'yöngsan (actuelle Obongsan)	L'armée attaque les pirates à Yanggu mais perd. On se replie à Ch'unju, mais les pirates suivent et s'emparent de la ville, et s'enfoncent dans Kap'yöng-hyön. L'armée les attaque et les repousse, et en tue 6. Les pirates se retranchent sur le mont Ch'öngp'yöngs. La cour dépêche des troupes en renfort	6 pirates tués

				Kyoju	L'Inspecteur du Kyojudo rencontre un groupe de cavaliers pirates, qui l'attaquent rapidement . Il s'enfuit dans une forêt, mais nombre de ses subordonnés sont capturés.	100 cavaliers pirates
				Anbyön-bu Hüpkok-hyön (T'ongch'öngun, Kangwön)	pillages	
				Tongsan-hyön (Yangyang-gun Hyönnam-myön, Kangwön). Kosöngp'o	L'armée attaque les pirates, en tue une vingtaine et récupère 72 chevaux. Les pirates rassemblent le reste de leurs forces et vont s'établir à Kosöngp'o	20 pirates tués, 72 chevaux récupérés
		11		Kosöngp'o	Les pirates de Kosöngp'o restent sur leurs navires la journée et profitent de la nuit pour attaquer et piller	
				Ch'öngp'ung-gun (Chech'ön-si Ch'öngp'ung-myön, Ch'ungch'öng du Nord), Kūmgokch'on	Pillages. L'armée attaque les pirates à Kūmgokch'on et en tue 8	
KRS 135	1384	2		Chinp'o	Les Japonais pénètrent à Chinp'o et renvoient 25 femmes captives sur une petite embarcation	
Wuxiji 7		6	6	Hesha, au sud-est de Shanghai	Les pirates japonais tuent 600 personnes	
CHTB 5		cette année		Est du Zhejiang	Pillages	
KRS 135		7		Kurye-hyön	Les pirates s'emparent du district	

				Yöngdong (Yöngdong-gun, Ch'ungch'öng du Nord), Chugye (Muju-gun Mup'ung-myön, Chölla du Nord), Mup'ung (Muju- gun Mup'ung- myön)	Pillages		
		8		Yangsang-hyön (Yangsang-si, Kyöngsang du Sud)	Pillages		
				Ŭnch'önso (Chin'an-gun, Chölla du Nord), Yöngdong, Ch'öngsan, An'öp (Okch'ön-gun, Ch'ungch'öng du Nord)	Pillages		
				Ansöngso (Muju- gun), Soch'ön- yök	Pillages		
				Ch'önjamso (Changsu-gun, Chölla du Nord)	Pillages		
				Nodo au Söhae (Anju-si)	Pillages. Les pirates brûlent deux navires militaires		
		10		Kwallyang (Ongjin-gun, Hwanghae du Sud)	Pillages		
			29	Lieu exact inconnu	Le Zhejiang rapporte que le commandant de compagnie de la garde de Zhenhai, qui avait pris la mer pour transporter des vivres a été attaqué par des pirates et est mort, et le commandant de compagnie de la garde de Guangyang est mort noyé en poursuivant des pirates		
		MSL					

KRS 135		10 +		Chang'yŏn-hyŏn (Hwanghae du Sud)	Pillages. L'Envoyé Lieutenant-général attaque les pirates mais perd		
				Ch'ŏngha-hyŏn (P'ohang-si Pukku Ch'ŏngha-myŏn, Kyŏngsang du Nord)	Pillages		
MSL		13	L'empereur Hongwu s'indigne de l'inefficacité de ses troupes	Les pirates japonais ont accosté à Taizhou et massacré les soldats en charge des patrouilles			
KRSCY 32			Ham'yang-gun (Chŏlla du Sud)	Pillages. L'armée attaque les pirates et en tue 18	18 Japonais tués		
KRS 135		11		Tongbok-hyŏn (Hwasun-gun Tongbok-myŏn, Chŏlla du Sud)	Pillages. L'armée attaque les pirates et en tue 9	9 Japonais tués	
				Suwŏn Kong'ihyang (Kyŏnggi Suwŏn-si)	Pillages. L'armée attaque et capture 3 espions pirates		
		12		Île de Tŏkchŏk	L'armée attaque les pirates et les met en déroute, capture deux navires et massacre l'équipage, et libère 80 prisonniers	2 navires capturés, 80 prisonniers libérés	
KRS 135		1385	1		Yŏjudo (non-identifié)	L'Envoyé Lieutenant-général Cho Ŏn attaque les pirates à Yŏjudo, capture un navire et trois pirates	1 navire et 3 pirates capturés
					Andong	L'Envoyé Maréchal de camp de Andong tue deux Japonais	2 Japonais tués
			2		P'igot (Haeju-gun, Hwanghae du Sud)	Pillages	
	3			Yŏnggang (Ongjin-gun)	Pillages		
	4			Kyojudo, Yangju (Yangyang-gun, Kangwŏn)	Pillages		
	5			Ile de Ch'uksan	Des navires pirates font halte dans l'île	28 navires pirates	

		6		Île de Kirin à Ongjin	Pillages. Le commandant des voies maritimes Chŏng Yong les attaque et les repousse. Il en capture trois	3 pirates capturés
				P'yŏnghae-bu	Pillages. L'armée attaque les pirates et les repousse	5 pirates tués
		7		Tanju (Tanch'ŏn-si, Hamgyŏng du Sud)	Pillages	
KRSCY 32		8		Tanju	Pillages	
KRS 135, KRS 121 (金彦卿妻金氏傳; 景德宜妻安氏傳; 李得仁妻李氏傳)				Chŏlla	L'Envoyé Maréchal de camp des côtes du Chŏlla capture vingt Japonais	20 Japonais capturés
KRS 135		9		Hamju, Hongwŏn, Pukch'ŏng, Hamnanbuk (Hamhŭng-si, Hamgyŏng du Sud)	Pillages. Yi Sŏnggye attaque les pirates à Hamju et leur inflige une lourde défaite	150 navires pirates
		10		Ch'ungju (?)	Le Commandant en chef de Ch'ungju Ch'oe Unhae tue six pirates	6 pirates tués
		11		Kyerim	Le Préfet de Kyerim tue quatre Japonais, et l'Envoyé Maréchal de camp des voies maritimes en tue deux	6 pirates tués
				Kyŏngsang	Pak Wi tue 14 pirates	14 pirates tués
	1386	Aucune attaque signalée en 1386				
KRS 136	1387	1		Kanghwa	Pillages. Ch'oe Yŏng vient positionner ses troupes en défense à Haep'ung	
		10		Imju, Hanju, Sŏju, Hongsan-hyŏn	Pillages. L'Envoyé Pacificateur en chef Wang Sŭngbo les attaque et perd	

		11		Chŏnju	Le maréchal de Chŏnju tue 2 Japonais	2 Japonais tués	
		12		Chŏng'ŭp-hyŏn	Pillages		
	1388	4		Île de Ch'o (au large de Kwail-gun, Hwanghae du Sud)	Les pirates pénètrent dans l'île de Ch'o. Tous les hommes aptes ont été mobilisés pour l'expédition militaire contre la Chine. Seuls les vieillards et les faibles sont restés sur place. Les balises sont allumées chaque nuit. La capitale est en alerte		
		5		Chinp'o	Des navires pirates arrivent à Chinp'o et pillent la zone	80 navires pirates	
				Yanggwang	L'Inspecteur du Yanggwang rapporte que les pirates ont pillé plus de 40 districts, il ne reste personne pour les défendre		
		6		Chŏnju, Kimje, Mangyŏng, In'ŭi (Chŏng'ŭp-si T'ae'in-myŏn)	Les pirates pillent et incendient les bâtiments administratifs de Chŏnju, et pillent Kimje, Mangyŏng, In'ŭi		
		7		Kwangju	Les pirates s'emparent de la ville		
		8				Les pillages battent leur plein dans les trois provinces	
					Kŏje	Les pirates pillent Kŏje. Le Conseiller de police générale les attaque, capture un navire et en tue 18	un navire capturé, 18 pirates tués
					Yŏnsan-hyŏn (Nonsan-si), Ch'ŏngju, Yusŏng (Taejŏn Yusŏng-gu), Chinjam (Taejŏn Yusŏng-gu)	Pillages. Les pirates pillent notamment le Kaet'aesa de Yŏnsan	
				Nag'an-gun, Kohŭng, P'ung'an	Les pirates pillent la zone et massacrent les habitants		

				Chinju	Pillages. Le Sous-Préfet de 2e classe meurt dans les combats	
KRSCY 33				Sangju, Chungmo-hyŏn (Sangju-si)	Deux généraux attaquent les pirates et leur infligent une lourde défaite	
KRS 113 (鄭地傳)				Ham'yang (Kyŏngsang du Sud), Unbong, Nam'wŏn	Les pirates passent depuis Ham'yang le col de P'allahyŏn à Unbong pour se porter à Nam'wŏn. Chŏng Chi et d'autres généraux les attaquent et leur infligent une lourde défaite. Les pirates profitent de la nuit pour s'enfuir, mais l'armée coréenne n'a pas assez de provisions pour les poursuivre. Les pirates réembarquent sur leurs navires. A l'époque les gens disaient que sans cette bataille, c'en était fini des trois provinces	58 pirates tués, plus de 60 chevaux capturés
KRS 137				Kyŏngsang	Le maréchal en second du Kyŏngsang tue 5 pirates	5 pirates tués
				Okchu, Hwanggan, Yŏngdong	Pillages	
KRSCY 33		9		Koryŏng-hyŏn (Koryŏng-gun, Kyŏngsang du Nord)	Pak Wi attaque les pirates à Koryŏng	35 pirates tués
KRS 137		11		Kurye	Pillages	
		4		Chŏnju	Le maréchal de camp de Chŏnju remporte une victoire contre les Japonais	
KRSCY 34		1389	6	Kyŏngsang	Pak Wi capture un navire japonais et tue 32 membres de son équipage	1 navire capturé, 32 pirates tués

KRS 137				Kyōnggi	L'Envoyé maréchal de camp des côtes du Kyōnggi Pak Chaan combat les pirates et en tue ou capture 30	30 pirates tués ou capturés
KRSCY 34				Haeju	20 navires japonais viennent faire halte à Haeju	20 navires pirates
KRS 137		7		Ham'yang (Kyōngsang du Sud)	Pillages. L'armée les attaque mais perd	
				Chōlla	L'Envoyé Maréchal de camp du Chōlla remporte une victoire sur les Japonais	
		9		Kyerim	L'Envoyé Commandant en chef Maréchal de camp de Kyerim attaque les Japonais et remporte la victoire	
KRSCY 34		10		Totungot au Yanggwang (Piin-myōn, Ch'ungch'ōng du Sud)	Pillages. L'armée les combat mais perd	
KRS 137		11		Chōlla	L'Envoyé Maréchal de camp du Chōlla Pak Chaan remporte une victoire sur les Japonais et envoie des prisonniers	
			23	Kurye	Pillages	
KRS 45		12	19	Sōhae (Hwanghae)	Le gouverneur du Sōhae présente des prisonniers japonais à la cour	Des Japonais capturés
MSL			20	Chengshan (Shandong)	Les pirates débarquent à Aizikou dans les mers de Chengshan et pillent la zone. Le commandant de la garde de Ninghai défend la côte et en tue trois, le commandant de Chishanzhuai en tue quatre. Les pirates se retirent	12 navires pirates
CHTB 5			n.d.	District de Ninghai (Zhejiang)	Pillages	

CHTB 3			n.d.	Rivages du Guangdong	Pillages	
MSL	1390	1	5	Chuanshan (Zhejiang, sur la côte juste en face de la grande île de Zhoushan)	Les pirates débarquent et tuent ou capturent 70 soldats et civils, et s'emparent de leurs biens. Le commandant de la garnison locale ne cherche pas à les en déloger, et les laisse repartir.	
KRS 45		4 +	1	Yanggwang	L'Envoyé lieutenant général Wang Sŭnggwi remporte une victoire contre les pirates	
		6	18	Yanggwang	Pillages	
			19	Ŭmjuk (Kyōnggi Ich'ōn-si Ŭmjuk-ŭp), Ŭmsōng (Ch'ungbuk Ŭmsōng-gun), Chukchu (Kyōnggi Ansōng-si Chuksan-myōn), et Koeju, au Yanggwang	Pillages. La cour dépêche plusieurs généraux, qui rencontrent les pirates au pied du mont Togo à Yōngju, tuent cent pirates et libèrent leurs prisonniers	100 pirates tués
			8	Sōhae (Hwanghae)	La cour envoie plusieurs généraux attaquer les pirates au Sōhae	
		8	10	Chōlla	Pillages. La cour dépêche un général, qui les attaque et les repousse	27 pirates tués

MSL	1391	8	19	Shuitong'ao (sur la côte juste au sud de Taizhou, Zhejiang)	Zhang Ama, un Chinois originaire du district de Huangyan, débarque à la tête d'une flotte de pirates japonais à Shuitong'ao et pille la zone. Il rencontre le capitaine en charge du transport des fournitures de Hangzhou, avec qui il engage le combat. Le capitaine de la compagnie est tué et tous les navires militaires sont capturés par les pirates, mais un autre capitaine intervient et tue un des chefs pirates. Ces derniers se replient. On les poursuit jusqu'au rivage, et capture finalement Zhang Ama, qui est tué	
KRS 46		9	1	Nam'yang	Pillages. L'armée les attaque et les repousse	15 pirates capturés
MSL			n.d.	District de Suixi à Leizhou (sud du Guangdong)	Pillages. La garnison locale, en position d'infériorité, est dépassée et massacrée	
KRS 46	1392	2	26	Île de Kura au Kyöngsang	Pillages. On les attaque et les défait, et récupère un navire de guerre qui est envoyé à la cour	1 navire pirate capturé
		3	21	Kyöngsang	Le commandant de marine capture un navire japonais	1 navire japonais capturé

MSL		10	13	La cour récompense les généraux et soldats de la garde de Panshi (à Wenzhou) servant sur les navires de mer construits pour défendre contre les Japonais	Le motif de ces récompenses n'est pas spécifié	
CWS	1393	3	15	Komallyang (Poryŏng-si)	Les pirates japonais pénètrent dans la zone et volent 3 navires militaires	
			29	Suju (Chŏnju-gun, P'yŏngan du Nord)	L'Envoyé Lieutenant général attaque les pirates	
		4	20	Yanggwang	La flotte pirate est à nouveau en vue du Ch'ungch'ŏng	plus de 30 navires
		5	7	Komallyang (Poryŏng-si)	Les pirates combattent le commandant de Komallyang, qui meurt avec ses deux fils dans les combats. Les pirates prennent 5 navires coréens	13 navires pirates
				8	Ayongp'o au Chŏlla	Les pirates pillent la zone et capturent un navire militaire
			14	Kyodong	Pillages	
			20	Kyodong	Pillages	
			21		La cour dépêche une armée pour attaquer les pirates. Ces derniers se retirent	
		6	6	Districts de Munhwa (Samch'ŏn-gun, Hwanghae du Sud) et Yŏngnŏng (Songhwa-gun P'ungch'ŏn-myŏn, Hwanghae du Sud)	Attaques des pirates. La cour envoie des généraux les combattre	
		7	13	Sŏhae (Hwanghae)	L'armée coréenne combat les pirates mais perd	

CHTB 5 ; <i>Jiajing Ningbofuzhi</i> 22		8	n.d.	Jinxiang, Xiaojiangting (Sud de la côte du Zhejiang)	Pillages.	Un seul navire pirate	
CWS			14	Chǒngju (P'yǒng'an du Nord)	Pillages		
		10	19	Cercle du Nord- ouest (P'yǒng'an du Nord)	L'armée remporte une victoire contre les pirates	environ 40 pirates tués	
<i>Jiajing Ningbofuzhi</i> 22	1394	2	n.d.	Xiaojiangting	Pillages	9 navires	
CHTB 5		cette année		Jinxiang, Xiaojiangting (sud du Zhejiang)	Pillages		
CWS		2		13	Kyǒngsang	Les autorités tuent des Japonais	12 Japonais tués
				20	Kyǒngsang	Les autorités capturent des Japonais	1 navire japonais capturé, 13 Japonais tués.
				26	Kyǒngsang	Les autorités capturent des Japonais	2 navires japonais capturés
		3		4	Yǒn'an-bu (Yǒn'an-gun, Hwanghae du Sud)	Pillages	
				9	Chǒlla	Le magistrat du district de Ch'angp'yǒng attaque les pirates	7 pirates tués, 1 capturé
					Kyǒngsang	Les autorités capturent des Japonais	1 navire japonais capturé.
				17	Chǒlla	Les autorités capturent et tuent des Japonais	3 navires japonais capturés
23		Chǒlla	Les autorités capturent des Japonais	1 navire japonais capturé			

		4	3	Chölla	Les autorités capturent des Japonais	3 navires japonais capturés	
			14	Kyöngsang	Les autorités capturent des Japonais	1 navire japonais capturé	
		5	23	P'ungju (Songhwa-gun, Hwanghae du Sud)	Pillages		
		7	14	Haeju	Les pirates japonais pénètrent dans la rade, volent un navire militaire et s'en vont		
		8	15	Ch'ungch'öng	Pillages	9 navires pirates capturés	
			22	Yönggwang-gun	Pillages. 10 navires pirates rencontrent 30 saliniers qui les affrontent et les forcent à se retirer	10 navires pirates, 3 pirates tués	
		MSL	10	3	Jinzhou, Xinshitun (Liaodong)	Les Japonais attaquent Xinshitun, brûlent la caserne et les vivres, tuent ou capturent les soldats et s'en vont	
		CWS	1395	3	9	Kyöннаeryang (détroit entre Kōje et Tong'yöng au Kyöngsang)	Le commandant de marine de Kyöннаeryang capture deux navires pirates
4	27			Ch'ungch'öng	Le Second Conseiller de Police générale de Ch'angp'o (non identifié) n'a pas pu défendre contre les pirates et les a laissé piller la zone. Il est exécuté		
7	8			Kyöngsang		1 navire japonais capturé	
8	9			Kyöngsang	Les pirates pénètrent dans Pusöngp'o (non identifié), brûlent un navire militaire et tuent trois soldats		

			27	Kyöngsang		1 navire japonais capturé, 21 Japonais capturés vivants
		9 +	3	Samch'ök-pu	Pillages. L'armée attaque les pirates et en tue deux	2 pirates tués
CWS	1396	2	18	Hwanghae	Les autorités capturent un navire japonais avec son chef	1 navire japonais capturé
		6	15	Chindo	Les autorités tuent des Japonais	10 Japonais tués
			18	Kyöngsang (vers Tongnae et Sökp'o)	L'armée capture un navire japonais, avec armes et armures	1 navire japonais capturé
		7	24	Ch'ujado		2 navires capturés, 3 Japonais capturés vivants
		8	9	Tongnae, Kijang, Tongp'yöng	Pillages. Les pirates s'emparent de 16 navires militaires et des trois forteresses	120 navires.
			18	Kyöngsang	Pillages. Les pirates s'emparent de 9 navires militaires de T'ongyangp'o 通洋浦 (à Sach'ön)	
			23	Yönghae (Yöngdök-kun, au nord de P'ohang)	Les pirates s'emparent de la forteresse	
		10	27	Tongnae	Les pirates attaquent la forteresse, n'arrivent pas à la prendre, se retirent et brûlent 21 navires militaires, tuant deux commandants de marine	
		11	2	Changgi (P'ohang-si Nam-ku)	L'armée combat les pirates	3 pirates tués
			5	P'yönghae	Les pirates assiègent la forteresse	

			13	Yŏnghae	L'armée attaque et tue des pirates. Les pirates se retirent sur leurs navires en direction du Kangwŏn	
			17	Uljin-hyŏn (Kyŏngsang du Nord)	Pillages	
				Ulju	Pillages	6 pirates tués
		12	9	Île de Ch'uksan à Yŏnghae	Le chef pirate Sōda Saemontarō et sa flotte se rendent et demandent l'octroi de terres en Corée.	60 navires
	1397	5	14	Haeju	Pillages	
			15	Ongjin	Les pirates pénètrent dans la rade et brûlent deux navires militaires	
			22	Sŏnju (Sŏnch'ŏn-gun, Pyŏng'an du Nord)	Les pirates assiègent la forteresse. Le commandant en second de Isŏngdo vient les secourir et repousse les pirates, mais est blessé	
			27	Yongju (Yongch'ŏn-gun, Pyŏng'an du Nord)	Pillages	
			29	Chang'yŏn	Pillages. Les pirates sont repoussés	5 pirates tués
		6	2	Chŏlla		1 navire capturé, avec armes et armures
			5	Yonggang-hyŏn (Embouchure du Taedong)	Pillages. Un navire pirate s'échoue, mais le général coréen ne va pas le capturer	1 navire pirate
			18	Cercle du Nord-ouest	Les Coréens engagent le combat sur mer contre les pirates mais sont défaits	10 navires coréens affrontent 24 navires japonais. 6 navires coréens sont perdus
			27	Changsan-got (Hwanghae du Sud)	Les pirates pénètrent à Changsangot et brûlent 10 navires militaires	

				Cercle du Nord-ouest	La cour ordonne la mobilisation des navires du Kyōnggi et du P'unghae (Hwanghae) pour aller attaquer les pirates de la Marche Nord-ouest	
		7	1	Lieu et circonstances inconnues	Les autorités coréennes capturent 5 Japonais	5 Japonais capturés
			3	Hwanghae et Cercle du Nord-ouest	La cour mobilise à nouveau la marine pour aller combattre les pirates du P'unghae et des Cercle du Nord-ouest	
		8	5	Namp'ojin	Pillages. L'armée attaque les pirates et en tue 8	8 pirates tués
			14	Yongju (Yongch'ŏn-gun, P'yŏngan du Nord)	Pillages	
		9	4	Cercle du Nord-ouest	L'Envoyé Maréchal de camp de la Marine du département de droite Kim Ŭlbo, qui a été dépêché pour poursuivre les pirates sur la côte nord-ouest, en capture plusieurs	1 navire pirate capturé, 14 tués, 24 capturés vivants
		10	1		T'aejo ordonne que les marins à la poursuite des pirates du nord rentrent chez eux, de crainte qu'ils ne meurent de froid	

MSL	1398	2	8	Ninghaizhou (Yantai, Shandong)	Les pirates débarquent à l'entrée de Baisha (non identifié) et pillent la zone. La garnison de la garde de Ninghai les attaque et en tue 30. Les pirates défaits s'enfuient. Avant cela, les pirates pillaient la zone et avaient tué le capitaine de la garnison locale. Hongwu avait ordonné aux gardes de Laizhou et Dengzhou d'aller les poursuivre, mais l'armée locale avait été vaincue avant leur arrivée	30 pirates tués
			20	Hai'aozhuai (au Zhejiang, mais lieu exact non identifié), Chumen (entre Taizhou et Wenzhou, Zhejiang)	Pillages. Les troupes chinoises ne peuvent rivaliser face aux pirates trop nombreux	2000 pirates sur 30 navires
			n.d.	Est du Zhejiang	Pillages	
CHTB 5						
	1399	9	10	Sönju (Sönc'h'ön-gun), Pakchu (Pakch'ön-gun, P'yöng'an du Nord)	Pillages. La cour dépêche des troupes sur place	
		10	1	Ongjin	Pillages	
			19	P'unghae (Hwanghae)	Pillages. Les pirates brûlent un navire militaire et tuent 50 marins	
				P'ungju Söch'on (Songhwa-gun, Hwanghae du Sud)	Pillages	
	1400	Aucune attaque signalée en 1400				
CWS	1401	3 +	7	Vers Kyönnaryang (détroit entre T'ongyöng et Köje)	Les autorités capturent un navire japonais	1 navire capturé

			11	Namyang-bu, îles de Chayŏn et Sammok	Pillages. Les pirates attaquent les salines des deux îles	
		6	5	Komallyang	Les pirates capturent un navire militaire. Le Second Conseiller de Police s'enfuit devant les pirates	4 navires pirates
		7	2	Chŏlla	Le Chŏlla rapporte qu'une flotte se dirige vers le nord-ouest. La cour envoie des généraux protéger les provinces du P'unghae (Hwanghae) et Cercle du Nord-ouest	9 navires pirates aperçus
CHTB 5		9	n.d.	Bataillon de Puqi (Zhejiang)	Pillages	
<i>Jiajing Ningbofuzhi</i> 6 ; MS 177 (易紹宗傳)		cette année		Tang'ao (dans le district de Xiangshan à Ningbo)	Les pirates s'emparent de Tang'ao. Le commandant du bataillon de Qianchang Yi Shaozong les attaque et en tue plusieurs mais est blessé dans les combats	Plusieurs pirates tués
		11	1	Kosŏng (Kyŏngsang)	Pillages	
CWS	1402	1	28	Tongp'yŏng-hyŏn Pusanp'o	Pillages. Les pirates tuent le Second Conseiller de Police et dix soldats coréens	
		2	27	Nam'yang, île de Sŏnjwa (non identifiée)	Pillages	4 navires pirates
		6	3	Chŏlla	La cour emprisonne le Commandant de la marine du Chŏlla. La nuit, les pirates ont pénétré dans le port et volé un des navires à impôts	
		10	14	Hŭngdŏk (Koch'ang-gun Hŭngdŏk-myŏn, Chŏlla du Nord)	Des navires japonais sont capturés	2 navires capturés

		11	10	Chölla	La cour récompense un magistrat pour avoir capturé des Japonais	10 Japonais capturés
	1403	4	24	Chölla, Kyöngsang	pillages	
		7	26	Kangnŭng Ugye-hyön (actuel Okkye-myön)	pillages	8 navires pirates
		8	1	Changgi (P'ohang-si, Nam-ku)	pillages	8 navires pirates
		9	27	Pöngyep'o (à Kosöng)	Pillages. Les pirates capturent et emportent le Second Conseiller de Police	
		10	3	Tumop'o (Kijang-gun)	Pillages. Les pirates capturent deux officiers du tir d'arc, brûlent 5 navires militaires. Les soldats et le commandant se jettent à l'eau et nagent pour s'échapper	5 navires pirates
		12	7	Nag'anp'o (Sunch'ön-si Nag'an-myön, Chölla du Sud)	Pillages. Les pirates capturent le commandant, brûlent 4 navires militaires. 86 hommes sont tués, 185 parviennent à regagner la rive	
			18	Chölla	Pillages. Les pirates capturent 5 navires militaires	
	1404	1	6	La cour dépêche une flotte de navires rapides à la poursuite des pirates dans les îles		

		2	22	Cheju	Pillages. Les pirates incendient le pavillon gouvernemental et plusieurs dizaines d'habitations, tuent 7 personnes, en capturent une dizaine d'autres et s'en vont	
		3	6	Ch'ungch'öng	Pillages. Les pirates capturent 2 navires militaires et tuent 60 soldats	2 navires pirates
			12	Namyang (Kyönggi)	Pillages. Les pirates s'emparent d'un navire militaire, tuent et pillent	
			13	Anhaengnyang (Anhyüngnyang)	Les pirates pénètrent dans la rade, attaquent deux navires privés. Le commandant vient à leur secours sur deux navires portant 79 hommes, mais seuls 5 ou 6 hommes en réchappent	3 grands navires pirates
			4	Yönggwang-gun	Pillages. Les pirates sont repoussés mais 6 ou 7 soldats sont atteints par les flèches des pirates	3 navires pirates
CHTB 5 ; <i>Jiajing Ningbofuzhi</i> 22		4	n.d.	Chuanshan (Zhejiang)	Pillages. Le capitaine de la compagnie locale les affronte et meurt dans les combats	11 navires pirates
CHTB 6 ; <i>Jiajing Ningbofuzhi</i> 22			n.d.	Suzhou, Songjiang (Jiangsu, autour de Shanghai)	Les Japonais de Tsushima et Iki, après avoir attaqué Chuanshan au Zhejiang viennent ici.	
MSL		6	26	Jindaxie (île de Daxie aux Zhoushan ?), Taozhu (au nord de Taizhou), Qikazhai (garde de Changguo), Hujiagang (non identifié)	Les pirates ont débarqué dans tous ces endroits et commis des pillages. Yongle ordonne que l'on punisse les généraux responsables de la défense, à moins qu'ils ne se rachètent	
CWS		7	1	Chölla ?	Une flotte pirate se dirige vers le Chölla	33 navires pirates

		8	8	Lieu inconnu	La cour récompense trois militaires pour la capture de pirates japonais	1 navire et 6 pirates capturés
	1405	1	16	Ningbo	Des pirates japonais ont été capturés et envoyés à la capitale. Parmi eux se trouvent des Coréens	
MSL		3	11	Zhejiang	Le commandant du Zhejiang rapporte que certains généraux qui défendaient contre les pirates japonais ont laissé passer une occasion de les attaquer. La cour ordonne leur exécution	
MSL		7	21	Fujian	Le commandant du Fujian Zhang Jian, chargé de la défense contre les Japonais, accepte un pot de vin des pirates, et les laisse piller les populations sous sa responsabilité	
CWS	1406	1	18	Sup'o à Changhŭng-bu (Chŏlla du Sud)	Pillages. Les pirates capturent un navire militaire et s'en vont	6 navires
			25	Naeip'o (Chep'o)	La cour récompense des individus pour la capture d'un navire japonais	1 navire japonais capturé
			26	Cheju	Pillages. Les pirates sont repoussés, et l'un d'entre eux est tué	16 navires
		2	13	Île d'Amt'a au Chŏlla (île d'Amt'ae, Sin'an-gun)	Pillages. Les sauniers de l'île tuent 2 pirates et les repoussent. Deux captifs des pirates s'enfuient. La cour récompense les sauniers	6 navires

		3	4	Île de Kal au Chölla (non identifié)	Les Japonais repentis Omun et Tünggon meurent noyés. Ils ont embarqué sur un petit navire à Changhüng à la tête de 55 soldats de la marine du Chölla, mais se perdent vers l'île de Kal à cause d'un coup de vent. 39 personnes sont punies pour avoir fait embarquer à leur place des gens inexpérimentés et avoir ainsi causé le naufrage	
			20	Île de Sammok (île de Yöngjong)	Pillages. Les pirates arraisonnent deux navires privés	4 navires pirates
			22	Kyöngsang	La cour récompense un individu qui a capturé des Japonais	1 navire capturé
			24	Île d'Anbu (actuelle île de Kōmun ?)	Le pirate repenté Rimon (Sōda Saemontarō) et plusieurs officiers coréens fouillent la zone et capturent un navire pirate.	1 navire capturé, 40 morts noyés, 8 tués
			30	Ch'ujado	L'armée livre bataille aux pirates	14 navires pirates
		4	8	Anhaengnyang (Anhüngnyang)	Les pirates profitent de la nuit pour voler 14 navires à impôts et un navire militaire qui les escortait	18 navires pirates
			17	Île de Kari au Kyöngsang (île de Kal, T'ongyöng-si Yokchi-myön ?)	Les autorités capturent des pirates	1 navire capturé, plus de 30 pirates morts noyés
		6	4	Kyöngsang, au large de Sojido (île de Yokchi ?)	La cour distribue des récompenses pour la capture de Japonais	1 navire capturé, 13 tués

		8	17	La cour du Chosŏn renvoie au Liaodong le Commandant de section Wu Jin, du bataillon de Sanjiang de la garde de Shaoxing au Zhejiang	Wu Jin participait à un convoi de taxes de Taicang à Beijing. À la mer, son convoi est attaqué par les pirates japonais. 35 soldats chinois sont tués, 25 parviennent à s'enfuir et dérivent jusqu'à Choyangjin (Chŏlla Posŏng-gun)	
		9	16	Kunsan	Le navire de l'ambassadeur de Java au Chosŏn a été attaqué par des pirates japonais autour de Kunsan le 1 ^{er} du 7 ^e mois int.	15 navires pirates
<i>Jiajing Ningbofuzhi</i> 22		Cette année		Shamen au Shandong (actuelle île de Changshan, en face de Dengzhou)	Des Japonais attaquent un convoi de grain à Shamen, mais sont défaits. L'armée chinoise les poursuit jusque dans les eaux coréennes et brûle tous leurs navires	
CWS	1407	7	26	Samch'ŏk-pu	Pillages. Les pirates tuent une personne et s'en vont	3 navires
			30	Kunsan	La cour envoie une flotte depuis le Ch'ungch'ŏng pour aller à la recherche des pirates du Chŏlla, mais en arrivant à Kunsan, les 11 navires militaires essuient un fort coup de vent	
		8	11	Deux Japonais de Tsushima, Yōmidara et P'igosira viennent prévenir le Chosŏn que les pirates annoncent vouloir aller en Corée sous couvert de commerce pour commettre des pillages		

			25	Piin, Mokp'o	Pillages. Les pirates pénètrent à Mokp'o, volent un navire privé, tuent 5 personnes, capturent 5 personnes, et s'en vont	
		9	2	Namyang-bu, île de Ch'ach'ong (erreur pour Ch'ayön ?)	Les pirates pillent les salines et l'île, tuent 9 personnes, en capturent une autre et s'en vont	
		11	8	Île de Chõ au Chõlla (petite île de Chõ, à l'ouest de Chindo ?)	Pillages. La marine poursuit les pirates mais abandonne à la tombée de la nuit. 3 soldats sont atteints par des flèches	Un grand navire japonais
		12	9	T'amjin (Kangjin)	Pillages. Les pirates brûlent le monastère Mandök	
			25	Hüngdök-chin (Koch'ang-gun Hüngdök-myön, Chõlla du Nord)	Pillages. L'armée attaque les pirates et les repousse	2 pirates tués
CWS	1408	1	23	Choyang-chin (Posöng-gun)	Pillages. Les pirates brûlent un navire militaire et causent la mort de 35 soldats	
		2	3	Île d'Amt'ae (Sin'an-gun, Cholla du Sud)	Les Japonais pillent la zone pendant plusieurs jours. 20 sauniers les attaquent et les repoussent	9 navires pirates, 2 pirates tués
			30	Yönggwang	Les Japonais pillent les salines gouvernementales. L'armée les attaque et les repousse	11 navires pirates, 2 pirates tués
		3	6	Ch'ungch'öng (Poryöng-si ?)	Les Japonais pillent la base navale du Ch'ungch'öng. Le commandant les attaque et meurt. 2 navires militaires pris	23 navires pirates
					Kyölsöng-hyön	Pillages. On les combat et les repousse

			26	Tangjin, Myōnju (Tangjin-si Myōnch'ōn- myōn, Ch'ungch'ōng du Sud)	Pillages. Tuent trois personnes, capturent une personne et s'en vont. On punit les fonctionnaires qui n'ont pas défendu	
		5		Chōlla	Le roi récompense un général pour la capture de Japonais	1 navire capturé, 20 tués, 5 capturés
			14	Komallyang	Les pirates veulent attaquer les transports de taxes. L'armée les protège avec trois navires militaires. Les pirates se retirent mais les autorités locales ne les poursuivent pas	14 navires pirates
				Sōgūn-ryang (non identifié) à Sōju (Sōsan-si, Ch'ungch'ōng du Sud), Ch'angp'o (idem)	À Sōgūn-ryang, les pirates brûlent 2 navires militaires et volent plus de 100 sōk de fournitures militaires, brûlent la caserne. À Ch'angpo, ils brûlent 3 navires militaires. À peine plus de 10 soldats en réchappent vivants	14 navires pirates
			15	Tangjin-hyōn	Pillages. L'armée les attaque et les repousse	14 navires pirates. 1 pirate tué
			20	Kyōnggi	Le Kyōnggi est en alerte après un rapport signalant la présence de 14 navires pirates dans la zone, mais il s'avère qu'il s'agissait d'une flotte de navires coréens	
				L'Inspecteur général du Ch'ungch'ōng présente à la cour un pirate capturé à Ch'angp'o	Il s'est retrouvé isolé de son groupe quand les pirates se sont retirés et a été capturé par le commandant en chef de Sunsōng-chin (à Tangjin)	1 pirate capturé

		6	14	Arangp'o à Chang'yŏn-chin (dans l'embouchure de la rivière de Chang'yŏn, rive nord)	Pillages. L'armée attaque les pirates et les repousse	15 navires. 2 pirates tués	
			24	Sŏnju (Sŏnch'ŏn-gun, P'yŏngan du Nord)	Pillages	12 navires pirates	
		7	5	Sŏbuk-myŏn Yŏngsak-hyŏn (P'yŏngan du Nord)	Pillages	2 navires pirates	
		9	12	Cheju	Il n'y a pas de marine à Cheju. Les pirates attaquent souvent, et les navires à impôts sont mal gardés. La cour ordonne l'envoi d'un charpentier de marine pour y construire 10 navires militaires afin d'escorter les navires et capturer les Japonais		
		10	16	Île de Ch'uja	Les pirates attaquent un navire de Cheju. 5 personnes sont tuées		
			17	Île de Kara au Kyŏngsang (au sud de Kŏje ?)	La cour capture des Japonais	1 navire capturé, 7 tués	
			26	Kwang'yang-hyŏn Sŏmgŏ-yŏk (en amont de la rivière Suŏ)	Pillages		
		11	23	Hoeryŏng-hyŏn (Changhŭng-gun)	Pillages. Les pirates tuent 2 personnes		
		MSL	12	11	Autour de l'île de Shamen	La cour impériale envoie l'armée du Shandong (6000 hommes) pour patrouiller la zone	

			18	La cour dépêche une flotte de guerre à la poursuite des pirates		
			25	La cour envoie des généraux défendre contre les pirates Japonais	Un groupe a la charge de défendre les côtes de Huai'an (nord du Jiangsu) jusqu'à l'île de Shamen et l'autre sur les régions côtières de Suzhou au Zhejiang	
			27	La cour dépêche quatre généraux au Fujian et au Guangdong pour défendre contre les pirates. Ils ont chacun 50 navires hauturiers et 5000 hommes sous leur commandement	Par ailleurs, la cour ordonne aux commandants des gardes du littoral de prendre aussi 50 navires et 5000 hommes, de préparer des armes et des armes à feu et de patrouiller les mers	
				La cour dépêche une ambassade auprès du shogun Yoshimochi pour l'avertir que les pirates sont à nouveau présents en Chine		
CHTB 7		Cette année	Garde de Ninghai (baie de Zhifu, Shandong), Garde de Chengshan (Shandong) (un grand nombre de fortins, d'îles et localités citées, de Yantai (garde de Ninghai) à la baie d'Aoshan vers Qingdao)	Les pirates pillent de nombreux fortins, îles et localités de la côte du Shandong, entre Yantai (Garde de Ninghai) et la baie d'Aoshan vers Qingdao)		

MSL	1409	1	9	Bataillon de Tonghai (dans la baie de Haizhou, au nord du Jiangsu)	Attaque des pirates japonais, qui se rentirent ensuite sur l'île de Yingyou (actuelle île de Lian)	
CWS		2	18	Changsan-got (péninsule juste au nord de Paengnyōng)	Les pirates reviennent de Chine et accostent ici. Ils capturent un membre de la garnison de la balise de Mirasan, l'interrogent et comprennent que la côte est bien gardée, et renvoient les femmes (17 en tout) de Cheju, Hongju et Sōnju capturées l'an passé, et celles prises à Chang'yōn et Ongjin, leur donnent des vivres et les relâchent, feignant d'être de bonne volonté, puis se dirigent vers Paengnyōng. La cour renforce les défenses pour attendre leur arrivée.	14 navires
			16	Ile de Kukchōng au Kyōngsang (actuelle île de Kuk, T'ongyōng-si Yokchi-myōn Tonghang-ri, Kyōngsang du Sud)	Deux navires japonais portant des objets chinois sont accusés de piraterie et tués	2 navires, 20 personnes
MSL		3	29	Qingzhou (Qingdao au Shandong), Jinzhou (Liaodong)	L'armée affronte les pirates sur l'île Lingshan de Qingzhou et leur inflige une lourde défaite. De nombreux pirates sont tués ou bien se noient. Le reste profite de la nuit pour s'enfuir. L'armée les poursuit jusqu'à l'île de Baishan à Jinzhou (non identifié) et jusqu'à la frontière coréenne (Ŭiju)	

CWS		7	15	Île de Yokchi (T'ongyōng-si Yokchi-myōn, Kyōngsang du Sud)	La cour récompense un magistrat pour avoir capturé des Japonais	1 navire capturé, 10 pirates tués
		8	4	Île de Sōnsan à Haejin (près de Wando), au Chōlla	Pillages. Les pirates capturent quatre soldats	
		CHTB 3	10	n.d.	Lianzhou (Guangdong)	Les pirates s'emparent de la ville.
MSL	1410	11	11	Bataillons de Dajin et Dinghai (Garde de Funing), district de Luoyuan (nord de Fuzhou), garde de Pinghai (ville de Putian, Fujian)	Pillages. Les pirates tuent ou blessent les soldats, enlèvent la population, s'emparent des armes et des réserves de l'armée. Profitant du manque de défenses, les pirates assiègent ensuite la forteresse de la garde de Pinghai. Les combats durent du matin au soir, puis les pirates se retirent. Des escadres de la marine impériale affrontent les pirates lors de leur retraite mais sont défaits. Les pirates quittent ensuite les côtes chinoises	
MSL	1411	2		Bataillon de Changhua (au Hainan)	Les pirates s'emparent de la forteresse, tuent de nombreux soldats, et pillent la population, les vivres et les armes.	
CHTB 4		3	n.d.	Bataillon de Changhua	Les pirates s'emparent de la ville. Le commandant du bataillon est tué, ainsi que de très nombreux soldats. La population, les vivres et les armes de la forteresse sont toutes pillées	

CHTB 5			n.d.	Panshiwei (Zhejiang, vers Wenzhou)	Pillages	
<i>Jiajing Ningbofuzhi 22</i>		5	(cette année)	Songmen, (Zhejiang), Shayuan (inconnu)	À partir de cette année, Songmen et Shayuan sont attaquées presque sans interruption	
CWS	1412	12	13	Sadashige envoie une lettre	Une très grande flotte japonaise veut faire relâche dans les îles coréennes telles que Anbudo (vers Kōmundo) pour prendre de l'eau et chasser avant d'aller en Chine	80 navires
CWS			15	Ch'ungch'ōng	Ayant appris que les pirates veulent attaquer la Chine, on prépare les défenses en positionnant les navires aux endroits stratégiques. Un navire est perdu dans un coup de vent	
MSL	1413	1	21	Bataillon de Juexi de la garde de Changguo (Zhejiang)	Les pirates attaquent la forteresse. L'armée locale se défend en faisant pleuvoir flèches et pierres depuis les murailles. De nombreux pirates sont tués et les autres se retirent vers le bataillon de Chumen. L'armée les poursuit et un grand nombre de pirates sont tués ou meurent noyés	3000 pirates
		7	2	Chumen (Zhejiang)	La cour reproche au commandant du bataillon de Chumen de ne pas avoir saisi une occasion d'attaquer les pirates	

CWS		10	18	Cheju	Un navire militaire rencontre des pirates. Le navire est perdu, et 6 hommes sont tués			
		11		Chōlla	La cour punit l'amiral du Chōlla pour avoir subi plusieurs attaques des pirates sans avoir cherché à les appréhender			
	1414	Aucune affaire signalée en 1414						
CWS		5	29	Cheju	Pillages. Les pirates brûlent les habitations, et s'emparent des hommes et des biens.	23 navires pirates		
			n. d.	Île de Ch'o, P'ungch'ōn	Ce mois-ci, un navire japonais se cache à Ch'o. La nuit, son équipage attaque P'ungch'ōn et tue ou capture de nombreux habitants	1 navire		
MSL	1415	7	23	L'ambassadeur coréen revient du Liaodong et rapporte que des attaques on eut lieu à Lüshun	Les pirates ont tué ou blessé plus de 20 000 personnes, capturé 150, brûlé les navires militaires de Dengzhou et sont repartis			
				8	1	Chōlla	En ce moment, plusieurs dizaines de navires japonais sont cachés dans les îles du Chōlla	
				12	14	La cour punit un général du Liaodong qui n'a pas défendu la côte contre les pirates		
					26	La cour blâme le commandant Liu Jiang	Liu Jiang est arrivé à Jinzhou trop tard, les pirates étaient déjà repartis de Lüshun	

MSL	1416	5	26	Garde de Jinshan (Jiangsu)	La garde de Jinshan signale qu'un groupe pirate est présent sur les mers. La cour envoie le commandant du Liaodong à leur poursuite	30 navires, 3000 pirates	
CHTB 6		Cette année		Chongming (Jiangsu)	Pillages. La cour mobilise les garnisons des gardes de Zhenjiang et Zhenhai (7000 hommes) pour défendre la zone. Les pirates sont pacifiés		
MSL		6	7	Rivages du Shandong	La cour envoie 10 000 hommes patrouiller les côtes du Shandong et exterminer les pirates		
				île Yangcun (sud-est du Shandong) de la garde de Jinghai (Shandong)	La garde de Dengzhou signale qu'un groupe pirate est venu faire halte au Shandong. La cour ordonne de les attaquer	32 navires pirates	
CHTB 7			n.d.	île Yangcun de la garde de Jinghai (Shandong)	Les pirates viennent faire halte dans l'île. L'armée les attaque et les défait	32 navires pirates	
<i>Mingshi jishi benmo</i> 55 ; CHTB 5		1417	1	n.d.	Songmen, Jinxiang, Pingyang (Zhejiang)	Pillages	
MSL			4	18	Garde de Songmen (Zhejiang)	La cour ordonne à cette garde d'envoyer les pirates capturés à la Résidence temporaire de l'Empereur	
CWS	5 +		9	Témoignage de Ni Guanyinbao, un prisonnier chinois qui s'est échappé du Japon	Les Japonais construisent 80 navires et veulent attaquer la Chine.	80 navires pirates	

			28	P'yŏnghae-gun Hurip'o (Kangwŏn)	Les autorités ont capturé un Japonais nommé Sŭlla : il explique que le capitaine de Tsushima Orasambora et deux autres personnes, à la tête de 21 Japonais l'ont déposé ici en repérage, pour localiser les maisons riches à piller jusqu'à leur retour au 6e mois.	
		6	3	Kangwŏn	3 navires japonais ont été aperçus à la mer. Ils allument souvent des feux et restent sur place. Ils sont parfois visibles, parfois cachés. On détermine qu'ils cherchent à contacter leurs espions et on leur tend une embuscade	3 navires japonais
MSL		6	15	Garde de Jinxiang	La cour récompense l'ambassadeur auprès des pays de l'Océan occidental pour avoir combattu et repoussé les pirates qu'il a rencontré à la mer près de la garde de Jinxiang. En dépit d'une infériorité numérique majeure, il a combattu les pirates plus de vingt fois et en a tué un très grand nombre. Les autres se sont enfuis	4000 pirates
CWS		7	8	Yŏng'il, Changgi (P'ohang-si, Kyŏngsang du Nord)	L'armée capture trois Japonais sur les cinq qui étaient descendus à terre pour puiser de l'eau	
		8	6	Usan/Murŭng (Ullŭng)	Pillages	

MSL			19	Garde de Songmen (Zhejiang)	La garde rapporte que les navires japonais sont présents dans la zone. La cour instruit les gardes du Shandong et du Fujian d'être en alerte	
		10	3	La cour dépêche l'ambassadeur Lü Yuan au Japon	L'armée a capturé plusieurs dizaines de pirates japonais et les a questionnés. Parmi leurs chefs se trouvent un certain Chō [Tō ?] Katsunari et Jirōgorō ; ils sont tous originaires du Japon	
CWS		12	20	Les ambassadeurs coréens rentrent de Beijing	L'ambassadeur rapporte qu'une attaque pirate a eu lieu contre la garde de Ninghai (actuelle ville de Yantai) plus tôt dans l'année	
MSL	1418	5	4	Garde de Jinshan	Un très grand groupe pirate s'est emparé de la forteresse. La cour met en alerte l'ensemble des garnisons côtières, du Guangdong au Liaodong, ordonnant de protéger les forteresses, et incitant les généraux à la prudence	100 navires, 7000 pirates

CHTB 6				Garde de Jinshan	Pillages. Les pirates débarquent et attaquent la forteresse. Les armées défensives sont réparties en deux groupes. Un sort par la porte sud, mais est anéanti par les pirates, qui s'engouffrent dans la forteresse et détruisent les ponts aux entrées, bloquant l'autre partie de l'armée à l'extérieur. L'armée ne parvient pas à les déloger, mais on parvient à brûler 10 de leurs navires, leur coupant toute retraite. Ils sont finalement défaits	10 navires pirates incendiés
CWS		9	9	vers Cheju	Les Japonais pillent des navires à impôts de Cheju	
MSL	1419	2	16	Le bataillon de Zhapu de la garde de Haining (au nord de la baie de Hangzhou) prévient qu'une flotte de plus d'une dizaine de navires a été aperçue au large de au sud-ouest, flotte qui faisait route vers le sud-est.	Par ailleurs, le Chosŏn renvoie des prisonniers des pirates et avertit que les pirates veulent attaquer.	plus de 10 navires pirates
CWS		4	12	La cour relaie au Liaodong l'avertissement du Chosŏn concernant l'imminence d'une attaque pirate		
CWS		5	4	Le Ch'ungch'ŏng rapporte qu'une flotte japonaise est en vue de Kyŏlsŏng		

			5	L'Envoyé lieutenant général du Chölla rapporte que 39 navires pirates viennent faire halte dans les îles coréennes après avoir pillé la Chine.	La cour fait renforcer les défenses de Yönggwang	39 navires pirates
			7	Toduŭmjigot à Piin	Le Ch'ungch'öng rapporte à la cour que le 5 de ce mois, les pirates ont attaqué Toduŭmjigot, brûlé des navires militaires. La cour ordonne à P'yöng Tojön de prendre les 16 Japonais de sa suite et d'aller au Ch'ungch'öng combattre les pirates	50 navires pirates
					Les pirates arrivent, s'emparent de 7 navires militaires et les incendient, tuant de nombreux soldats. Le commandant de la garnison était ivre et n'était pas préparé au combat. Il lutte contre les pirates mais est blessé. Les pirates victorieux débarquent, et assiègent la forteresse du district de Piin. Les combats durent plusieurs heures, mais les pirates sont repoussés	32 navires pirates

			10	Haeju	L'armée capture un pirate. Il rapporte être de Tsushima. La famine sévissant dans l'île, les pirates, avec plusieurs dizaines de navires, ont voulu piller le Zhejiang et d'autres lieux, mais ils sont à cours de vivres ont attaqué Pi'in pour cette raison. Puis, arrivant à Haeju, ils ont voulu voir s'il était possible de piller la zone. Le pirate interrogé est descendu à terre sur un petit bateau pour puiser de l'eau, et a été capturé à ce moment. Le chef de la flotte a été tué dans les combats à Pi'in.	Plusieurs dizaines de navires pirates
				La cour renvoie deux Chinois au Liaodong	Ils se sont échappés des rangs des pirates	
			12	Haeju	Pillages	7 navires pirates
			13	Yönp'yöng à Haeju	Le 11, 5 navires de guerre coréens attendent la flotte pirate à Yönp'yöng, mais trente-huit navires pirates profitent du brouillard pour les encercler, et les forcent à leur fournir des vivres. Ils déclarent ne pas être venus au Chosön mais vouloir se rendre en Chine, mais à court de vivres, ils sont venus en Corée. Si les autorités coréennes leur fournissent des vivres, ils se retireront. Ils ajoutent ne pas être responsables de l'affaire de Piin, et	38 navires pirates

					accusent les troupes coréennes d'avoir ouvert les hostilités et forcé leur main.	
			23	Paengnyŏngdo	Le 18, 2 navires coréens dirigés par Yun Tŭkhong et 2 autres dirigés par P'yŏng Tojŏn combattent deux navires japonais à Paengnyŏng	1 navire japonais capturé (environ 60 hommes à bord) 16 tués, 31 capturés, le reste noyés
		6	2	Komallyang	Le Commandant de la garnison de Komallyang, avec une dizaine de navires sous ses ordres, a vu la flotte pirate, mais ne les a pas poursuivis.	
			4	La garde de Jinshan avertit la cour impériale que 90 navires pirates sont présents sur les mers	La cour ordonne aux gardes sur la côte du Shandong de se tenir en alerte	
MSL			15	Wanghaiguo	La cour apprend la victoire de Wanghaiguo. La flotte pirate est arrivée en vue des îles du Liaodong le 1 ^{er} , et a débarqué à Wanghaiguo le 2. Les pirates sont tombés dans l'embuscade du Commandant Liu Jiang et ont subi une lourde défaite	31 navires pirates
			4	Anhyŏngnyang	La flotte pirate arrive du Hwanghae au Ch'ungch'ŏng. Deux navires pénètrent dans la passe de Anhyŏng et pillent neuf navires à impôt du Chŏlla, puis font voiles vers Tsushima	2 navires pirates
CWS		7	5	Île de Soch'ŏng	La flotte pirate est de retour de Chine. Elle a été aperçue autour de l'île	Plusieurs dizaines de navires pirates

CWS			15	Ch'ujado	Un navire marchand de Cheju fait halte à Ch'ujado. Il est encerclé par des pirates japonais. Ses passagers débarquent à terre pour se cacher. Les Japonais les cherchent cinq jours durant et en capturent sept. La marine de Cheju vient avec 17 petits navires pour repousser les pirates	3 navires pirates, 2 capturés
-----	--	--	----	----------	---	-------------------------------

Bibliographie

I. Sources primaires

Sources textuelles

Corée

1. CENTRE DE RECHERCHES SUR LES CULTURES COREENNE ET JAPONAISE DE L'UNIVERSOE DE PUSAN 釜山大學校韓日文化研究所, *Chuyök Haedong chegukki* 註譯 海東諸國紀 [Chronique des pays à l'est des mers, traduit et annoté], Université de Pusan, Pusan, 1962.
2. CHANG Tong'ik 張東翼, *Ilbon kojungse Koryö ch'aryo yöngu* 日本古中世 高麗資料研究 [Étude des documents sur le Koryö du Japon ancien et médiéval], Seoul University Press 서울대학교출판부, Séoul, 2004.
3. CH'OE Pu 崔溥 (1454-1504), *Kümnam Sönsaeng p'yohaerok* 錦南先生漂海錄 [Chronique de la dérive à la mer du maître Kümnam], 1489.
4. CHONG Inji 鄭麟趾 (1396-1478), KIM Chongsö 金宗瑞 (1383-1453) et al., *Koryösa* 高麗史 [Histoire officielle du Koryö], 139 *kwön*, 1451.
5. *Chosön wangjo sillok* 朝鮮王朝實錄 [Annales véridiques de la cour du Chosön], 888 *kwön*, 1413-1865.
6. KIM Chongsö 金宗瑞 (1383-1453) et al., *Koryösa chöryo* 高麗史節要 [Essentiel de l'Histoire officielle du Koryö], 35 *kwön*, 1453.
7. KIM Kisöp 김기섭, KIM Tongch'öl 김동철 (et al.), *Ilbon kojungse munhön sok-üi han-il kwangye saryo chipsöng* 일본 고중세 문헌 속의 한일관계사료집성 [Compilation de documents relatifs aux relation Corée-Japon dans les textes japonais anciens et médiévaux], Hyeon 헤안, Seoul, 2005.
8. KIM Pusik 金富軾 (1075-1151), *Samguk sagi* 三國史記 [Chronique historique des Trois Royaumes], 7 *kwön*, 1145.
9. So Köjöng 徐居正 (1420-1488), *Tongmunsön* 東文選 [Anthologie du Pays de l'Est], 130 *kwön*, 1478.

10. SONG Hūigyōng 宋希璟, PACK Tchi-Ho (trad.), *Bericht des Nosongdang über seine Reise nach Japan aus dem Jahre 1420 [Nosongdang Ilbon Haengnok]*, Wiesbaden Harrassowitz, Ruhr-Universität Bochum, 1973.
11. SONG Hūigyōng 宋希璟, MURAI Shōsuke 村井章介 (trad.), *Rōshōdō Nihon Gyōroku - Chōsenjin no mita Chūsei Nihon* 老松堂日本行録—朝鮮の使節の見た中世日本 [Le récit du voyage au Japon de Nosongdang - Le Japon médiéval vu par une ambassade coréenne], Iwanami Bunko 岩波書店, Tōkyō, 1987.
12. SIN Sukchu 申叔舟, traduit et annoté en coréen par SIN YONGHO 신용호, *Haedong Chegukki* 海東諸國記 [Chronique des pays à l'est des mers], Bōmusa 범우사, Séoul, 2004.
13. SIN Sukchu 申叔舟, traduit et annoté en japonais par TANAKA Takeo 田中健夫, *Kaitō shokokki - Chōsenjin no mita chūsei Nihon to Ryūkyū* 海東諸國紀—朝鮮人の見た中世の日本と琉球, [Chronique des pays à l'est des mers - Le Japon et les Ryūkyū médiévaux vus par un Coréen], Iwanami Shoten 岩波書店, Tōkyō, 1991.
14. SUEMATSU Yasukazu 末松保和 (éd.), *Kundoku ribun* 訓読吏文 [Textes diplomatiques en *imun* avec ponctuation japonaise], Séoul, 1937.
15. Yi Haeng 李荇 (1478-1534), *Sinjŭng Tongguk yōji sŭngnam* 新增東國輿地勝覽 [Description générale revue et augmentée des sites du Pays de l'Est], 55 *kwŏn*, 1530.
16. Yi Saek 李穡 (1328-1396), *Mogŭngo* 牧隱藁 [Écrits de Mogŭn], 55 *kwŏn*, 1626.

Chine

17. GU Yingtai 谷應泰 (1620-1690), *Minshi Jishi Benmo* 明史紀事本末 [L'histoire des Ming par les évènements], 85 *juan*, 1658.
18. LIU Tinghui 劉庭蕙 (1547-1617) et al., *Zhangzhoufu zhi* 漳州府志 [Monographie de la préfecture de Zhangzhou], 38 *juan*, 1628.
19. MEI Yingfa 梅應發 (?-?), *Kaiqing Siming xuzhi* 開慶四明續志 [Suite à la monographie de Siming de l'ère Kaiqing], 12 *juan*, 1259.
20. *Ming shilu* 明實錄 [Annales véridiques des Ming], 2909 *juan*, 1398-1644.
21. SONG Lian 宋濂 (1310-1381) et al., *Yuanshi* 元史 [Histoire des Yuan], 210 *juan*, 1370.
22. Toqto'a 脫脫 (1314-1356) et al., *Songshi* 宋史 [Histoire des Song], 496 *juan*, 1346.
23. WANG Feng 王逢 (1319-1388), *Wuxiji* 梧溪集 [Recueil de Wuxi], 7 *juan*.
24. WU Sidao 烏斯道 (?-?), *Chuncaozhaiji* 春草齋集 [Recueil de Chuncaozhai], 10 *juan*.
25. XU Jing 徐競 (1091-1153), *Xuanhe fengshi Gaoli Tujing* 宣和奉使高麗圖經 [Livre illustré de l'ambassade de Xuanhe au Koryŏ], 40 *juan*, 1124.
26. XU Jing 徐競 (1091-1153), VERMEERSCH, Sem (trad.), *A Chinese Traveler in Medieval Korea, Xu Jing's illustrated account of the Xuanhe embassy to Koryŏ, translated, annotated*,

- and with an introduction by Sem Vermeersch, University of Hawai'i Press, Honolulu, 2016.
27. YU Ji 虞集 (1272-1348), *Daoyuan leigao* 道園類稿 [Œuvres diverses de Daoyuan], 50 *juan*, c.1346.
 28. ZHANG Huang 章潢 (1572-1608), *Tushubian* 圖書編 [Compilation d'illustrations et d'écrits], 127 *juan*, 1613.
 29. ZHANG Tingyu 張廷玉 (1672-1755) et al., *Mingshi* 明史 [Histoire des Ming], 336 *juan*, 1739.
 30. ZHAO Rukuo 趙汝适 (1170-1228), *Zhufanzhi* 諸蕃志 [Les pays barbares], 2 *juan*, 1225.
 31. ZHENG Ruoceng 鄭若曾 (1503-1570), Li Zhizhong 李致忠 (ed.), *Chouhai tubian* 籌海圖編 [Atlas de défense maritime], Zhonghua Shuju 中華書局, Beijing, 2007.
 32. ZHENG Liangsheng 鄭樸生, *Mingdai wokou shiliao* 明代倭寇史料 [Sources sur les pirates japonais à l'époque des Ming], 7 vol., Wenshizhe chubanshe 文史哲出版社, Taipei, 1987.
 33. ZHOU Xizhe 周希哲 (1517-?), ZHANG Shiche 張時徹 (1500-1577), *Jiajing Ningbofuzhi* 嘉靖寧波府志 [Monographie de la préfecture de Ningbo de l'ère Jiajing], 42 *juan*, 1559.

Japon

34. *Azuma Kagami* 吾妻鏡 [Miroir de l'Est], 4 vol., Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, 1979.
35. *Hōjō kyūdaiki* 北條九代記 [Chronique des neuf générations de Hōjō], 2 *kan*, vers 1333, in *Zokugunshoruijū* 續群書類從, vol. 29 (tome 1), Tokyo, 1925, p. 392-452.
36. INSTITUT HISTORIOGRAPHIQUE DE L'UNIVERSITE DE TOKYO 東京大学史料編纂所, *Dainippon shiryō* 大日本史料 [Sources historiques du Japon], vol. 6-3, Tokyo Imperial University 東京帝国大学, Tōkyō, 1903.
37. INSTITUT HISTORIOGRAPHIQUE DE L'UNIVERSITE DE TOKYO 東京大学史料編纂所, *Dainippon shiryō* 大日本史料 [Sources historiques du Japon], vol. 6-45, Tokyo University Press 東京大学出版, Tōkyō, 2002.
38. INSTITUT HISTORIOGRAPHIQUE DE L'UNIVERSITE DE TOKYO 東京大学史料編纂所, *Dainippon shiryō* 大日本史料 [Documents historiques du Japon], vol. 7-31, Tokyo University Press 東京大学出版, Tōkyō, 2007.
39. FUKUDA Ikuo 福田以久生, MURAI Shōsuke 村井章介 (éd.), *Kaitō Matsuratō Ariura monjo* 改討松浦党有浦文書 [Mansucrits des Ariura du Matsuratō – version corrigée], Seibundō 清文堂, Ōsaka, 2001.

40. HANEJI Chōshū 羽地朝秀, MOROMI Tomoshige 諸見友重 (éd.), *Chūyaku - Chūzan Seikan* 注訳—中山世鑑 [Miroir des générations du Chūzan - Traduit et annoté], Gaju Shorin 榕樹書林, Okinawa, 2011.
41. Mansai 滿濟 (1378-1435), *Mansai jugō nikki* 滿濟准后日記 [Journal de Mansai Jugō], Zoku gunsho ruijū kanseikai 続群書類従完成会, 870 kan, 2 vol., 1928, rééd. 1958.
42. MORIMOTO Ittan 森本一端, GOTO Zezan 後藤是山 (éd.), *Higo kokushi : kōtō* 肥後国誌 : 校訂 [Monographie de la province du Higo : version corrigée], 2 vol., Kyūshū Hibi shinbunsha insatsubu 九州日日新聞社印刷部, 1772, rééd. 1916.
43. SENO Seiichirō 瀬野精一郎, *Matsuratō kankei shiryōshū* 松浦党関係史料集 [Recueil de sources historiques sur le Matsuratō], 4 vol., Zokugunsho Ruijū Kanseikai 続群書類従完成会, Tōkyō, 1996.
44. SENO Seiichirō 瀬野精一郎, *Aokata monjo* 青方文書 [Manuscrits de Aokata], 2 vol., Zokugunsho Ruijū Kanseikai 続群書類従完成会, Tōkyō, 1976, rééd. 1986.
45. SENO Seiichirō 瀬野精一郎, *Nanbokuchō ibun - Kyūshū no hen* 南北朝遺文—九州の編 [Documents de l'époque des Cours du Sud et du Nord - Tome de Kyūshū], 7 vol., Tōkyōdō shuppan 東京堂出版, Tōkyō, 1981.
46. SUMIDA Shōichi 住田正一 (éd.), *Kaiji shiryō sōsho* 海事史料叢書 [Intégrale des sources sur les affaires maritimes], 29 vol., Genshōdō 巖松堂, Tōkyō, 1929.
47. TAKEUCHI Rizō 竹内理三, *Kamakura ibun* 鎌倉遺文 [Documents de l'époque de Kamakura], 46 vol., Tōkyōdō shuppan 東京堂出版, Tōkyō, 1971-1995.
48. TORIGOE Kenzaburō 鳥越憲三郎, *Omoro sōshi zenyaku* おもろさうし全訳 [Traduction complète des *Omoro sōshi*], Seibundō shuppan 清文堂出版, 5 vol., Ōsaka, 1968.

Autre

49. POLO, Marco, MOULE, Arthur Christopher, PELLIOU, Paul, HAMBIS, Louis (trad.), *Le devisement du monde : le livre des merveilles*, Editions La Découverte, Paris, 1980, rééd. 2004.

Rapports de fouilles archéologiques

50. ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION DU PATRIMOINE CULTUREL DE MIZUSHIMACHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI 長崎県美津島町文化財保護協会, *Minsaki (Kariyado) iseki - Nagasakiken kinkyū koyō taisaku jigyō ni tomonau maizō bunkazai hakkutsu chōsa hōkokusho* 水崎 (仮宿) 遺跡—長崎県緊急雇用対策事業に伴う埋蔵文化財発掘調査報告書 [Les vestiges de Minsaki (Kariyado) - Rapport d'excavation du patrimoine enfoui accompagnant une opération pour l'emploi urgent de la préfecture de Nagasaki], 2001.

51. CENTRE DE CONSERVATION DES VESTIGES MARITIMES DE MOKP'Ŏ 목포해양유물보존처리소, *Chindo Pyökp'ari t'ongnamubae palguljosa pogosö* 진도 벽파리 통나무배 발굴조사 보고서 [Rapport sur les fouilles de la pirogue de Pyökp'ari à Chindo], Mokp'ŏ, 1993.
52. CENTRE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES DE LA PROVINCE DE SHANDONG 山東省文物考古研究所 et al., *Penglai guchuan* 蓬萊古船 [Les navires anciens de Penglai], Wenwu Chubanshe 文物出版社, Beijing, 2006.
53. CENTRE DU PATRIMOINE ENFOUI DE LA VILLE DE FUKUOKA 福岡市埋蔵文化財センター, *Fukuokashi maizō bunkazai chōsa hōkokusho dai 1275 shū* 福岡市埋蔵文化財調査報告書 [Rapports d'enquêtes sur le patrimoine enfoui de la ville de Fukuoka], n°1275, Fukuoka, 2015.
54. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DE KYONGJU 國立慶州文化財研究所, *Kam'unsa palgul chosa pogosö* 감은사(感恩寺) 발굴조사보고서 [Rapport de fouilles du monastère Kam'un], Kyōngju, 1997.
55. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL 國立文化財研究所, *Kaesōng Koryō Kungsōng - Nambuk kongdong palgul chosa pogosö* 개성 고려궁성 - 남북공동 발굴조사보고서 [Les palais du Koryō de Kaesōng - Rapport de la campagne de fouilles conjointe Nord-Sud], Séoul, 2012.
56. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Koryō ch'ōngja pomulsōn : T'ae'an Taesōm sujung palgul chosa pogosö* 高麗青磁 寶物船 태안 대섬 수중발굴 조사보고서 [Un navire à trésor de céladons du Koryō : rapport de fouilles à Taesōm, T'ae'an], Mokp'ŏ, 2009.
57. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Padassok yumul , pisul poda* 바닷속 유물, 빛을 보다 - 수중발견신고유물 [Les vestiges sous-marins à la lumière du jour - Objets signalés découverts à la mer], Mokp'ŏ, 2010.
58. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'ae'an Mado 1hosōn sujung palgul chosa pogosö* 태안 마도1호선 수중발굴조사 보고서 [Le Mado n°1 à T'ae'an - Rapport de fouilles sous-marines], Mokp'ŏ, 2010.
59. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'ae'an Mado 2hosōn sujung palgul chosa pogosö* 태안 마도2호선 수중발굴조사 보고서 [Le Mado n°2 à T'ae'an - Rapport de fouilles sous-marines], Mokp'ŏ, 2011.
60. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'ae'an Mado haeyōk t'amsa pogosö* 태안 마도 해역 탐사보고서 [Rapport des recherches dans la zone maritime de Mado à T'ae'an], Mokp'ŏ, 2011.
61. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'ae'an Mado 3hosōn sujung palgul chosa pogosö* 태안 마도3호선 수중발굴조사 보고서 [Le Mado n°3 à T'ae'an - Rapport de fouilles sous-marines], Mokp'ŏ, 2012.
62. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Chounsōn - Chōnt'ong sōnbak chosōn kisul* 조운선-전통선박 조선기술 IV [Navire de transport de taxes - techniques de constructions navales traditionnelles IV], Mokp'ŏ, 2012.

63. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'aean Mado ch'ulsu chungguk tojagi* 태안마도 출수 중국도자기 [Céramiques chinoises excavées à T'aean - Mado], Mokp'o, 2013.
64. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Inch'ön Ongjingun Yönghŭngdosön sujung palgul chosa pogosö* 인천 용진군 영흥도선 수중발굴조사 보고서 [Rapport de fouilles sous-marines du navire de Yönghŭngdo, district de Ongjin à Inch'ön], Mokp'o, 2013.
65. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Chindo Myöngnyang Taech'ömmo haeyök sujung palgul chosa pogosö* 진도 명량대첩로 해역 수중발굴조사 보고서 [Rapport sur les fouilles sous-marines de la zone maritime de Myöngnyang Taech'ömmo maritime à Chindo], Mokp'o, 2015.
66. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Koryö sidae chounsön (Mado 1hosön) pog'wön pogosö* 고려 시대 조운선 (마도1호선) 복원 보고서 [Rapport sur la reconstitution d'un navire de transport d'impôts (Mado n°1) de l'époque du Koryö], Haksul Ch'ongsö n°38, Mokp'o, 2015.
67. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'aean Mado 4hosön sujung palgul chosa pogosö* 태안 마도4호선 수중발굴조사 보고서 [Le Mado n°4 à T'aean - Rapport de fouilles sous-marines], Mokp'o, 2016.
68. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Ansan Taebudo 2hosön sujung palgul chosa pogosö* 안산 대부도2호선 수중발굴조사 보고서 [Rapport sur les fouilles sous-marines du Taebudo n°2 à Ansan], Mokp'o, 2016.
69. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'aean Mado haeyök sigul chosa pogosö* 태안 마도 해역 시굴조사 보고서 [Rapport des tranchées d'essai dans la zone maritime de Mado à T'ae'an], Mokp'o, 2017.
70. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Chindo Myöngnyang Taech'ömmo haeyök sujung palgul chosa pogosö* 진도 명량대첩로 해역 수중발굴조사 보고서 [Rapport sur les fouilles sous-marines de la zone maritime de Myöngnyang Taech'ömmo maritime à Chindo], Mokp'o, 2018.
71. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Yönggwang Nagwöldo haeyök* 영광 낙월도 해역 [Zone maritime de l'île de Nagwöl à Yönggwang], Mokp'o, 2019.
72. COMITE D'EDUCATION DE LA VILLE D'AMAGI 甘木市教育委員会, *Chösengane : Fukuokaken Amagishi Akizukijō ato shutsudo no Chösengane chōsa hōkoku* 朝鮮鐘 : 福岡県甘木市秋月城跡出土の朝鮮鐘調査報告 [Cloche coréenne : rapport d'enquête sur la cloche coréenne excavée sur les vestiges du château d'Akizuki de la ville d'Amagi, préfecture de Fukuoka], Amagi, 1991.
73. COMITE D'EDUCATION DE LA VILLE D'IKI, PREFECTURE DE NAGASAKI 長崎県壱岐市教育委員会, *Ikishi bunkazai chōsa hōkokusho dai - Tojō ato, Kurumade iseki* 壱岐市文化財調査報告書 第8集—靚城跡 車出遺跡 [Rapport d'enquête sur le patrimoine culturel de la ville d'Iki, vol. 8 - Vestiges de Tojō et vestiges de Kurumade], Iki, 2006.

74. COMITE D'EDUCATION DE LA VILLE DE ITOSHIMA 糸島市教育委員会, *Uru isekigun II —Kendō Tomari Hataesen kakufuku ni tomonau Uru Banta-Uru koyashiki iseki no chōsa — Itoshimashi bunkazai chōsa hōkokusho dai 6 shū* 潤遺跡群II—県道泊波多江線拡幅に伴う潤番田・潤古屋敷遺跡の調査—糸島市文化財調査報告書第6集 [Vestiges de Uru II – Fouilles des vestiges de Uru Banta et de l'ancien manoir de Uru dans le cadre des travaux d'agrandissement de l'autoroute départementale entre Tomari et Hatae – Rapport de fouilles sur le patrimoine culturel d'Itoshima, vol. 6], Itoshima, 2012.
75. COMITE D'EDUCATION DE MIZUSHIMACHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI 長崎県美津島町教育委員会, *Mizushimachō bunkazai chōsa hōkokusho dai 8 shū - Minsaki iseki* 美津島町文化財調査報告書 第8集—水崎遺跡 [Rapport d'enquête sur le patrimoine culturel de Mizushimachō, vol. 8 - Les vestiges de Minsaki], 1999.
76. COMITE D'EDUCATION DE OJIKACHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI, DISTRICT DE KITAMATSUURA 長崎県北松浦郡小値賀町教育委員会, *Ojichachō bunkazai chōsa hōkokusho 20shū - Ojikashima Maegatawan kaitei iseki chōsa hōkokusho* 小値賀町文化財調査報告書20集—小値賀島前方湾海底遺跡調査報告書 [Rapports d'enquête sur le patrimoine culturel de Ojichachō n°20 - Rapport d'enquête sur les fonds de la baie de Maegata sur l'île de Ojika], 2007.
77. COMITE D'EDUCATION DE WAKAMATSUCHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI 長崎県若松町教育委員会, *Magari kobogun - Gotō rettō Wakamatsuchō Hinoshima shozai no chūsei bogun* 曲古墓群—五島列島若松町日島所在の中世墓群— [Concentration de tombes anciennes de Magari - La concentration de tombes médiévales sur l'île de Hinoshima à Wakamatsuchō, dans l'archipel des Gotō], Wakamatsuchō Bunkazai chōsa hōkokusho dai 1 shū 若松町文化財調査報告書第1集 [Recueil n°1 de rapports d'enquête sur le patrimoine culturel de Wakamatsuchō], 1996.
78. INSTITUT DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DU CHOLLA SUD 全南文化財研究院, *Sin'an Hūksando kwansaji* 新安 黒山島 館舎址 [Vestiges d'un bâtiment administratif de l'île de Hūksan à Sin'an], District de Sin'an 新安郡, 2015.
79. INSTITUT DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DU CHOLLA SUD 全南文化財研究院, *Sin'an Hūksando kwansaji II* 新安 黒山島 館舎址II [Vestiges d'un bâtiment administratif de l'île de Hūksan à Sin'an II], District de Sin'an 新安郡, 2016.
80. INSTITUT DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DU KYONGSANG DU SUD 慶南文化財研究院, *Kimhae Tōksan-ri saji* 金海 徳山里寺址 [Les vestiges du monastère de Tōksan-ri à Kimhae], Ch'angwŏn, 2006.
81. INSTITUT DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL NATIONAL 民族文化財研究院, *Kangjin Yong'un-ri 63ho Koryō ch'ōngja yoji palgul chosa pogosō* 康津 龍雲里 63號 高麗 青瓷窯址 發掘調査 報告書 [Rapport de fouilles sur les vestiges des fours à céladons du Koryō de Yong'un-ri n°63 à Kangjin], Mokp'o, 2015.
82. MINISTERE DE LA CULTURE ET DES RELATIONS PUBLIQUES 文化公報部, BUREAU DE GESTION DU PATRIMOINE CULTUREL 文化財管理局, *Wando haejō yumul (palgul pogosō)* 莞島海底遺物 (發掘報告書) [Vestiges sous-marins de Wando (Rapport de fouilles)], Seoul, 1985.
83. MUSEE DE L'UNIVERSITE TONG'A 東亞大學校 博物館, *Chinhae Chep'ō sujung yujōk* 鎮海薺浦水中遺蹟 [Les vestiges sous-marins de Chep'ō à Chinhae], Pusan, 1999.

84. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME 국립해양유물전시관, *Mokp'o Tallido pae* 목포 달리도배 [Le navire de Tallido à Mokp'o], Mokp'o, 1999.
85. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME 국립해양유물전시관, *Muan Torip'o haejō yujōk* 務安 道里浦 海底遺蹟 [Les vestiges sous-marins de Torip'o à Muan], Mokp'o, 2003.
86. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME 국립해양유물전시관, *Kunsan Piando haejō yujōk* 군산 비안도 해저유적 [Vestiges sous-marins de l'île de Pian à Kunsan], Mokp'o, 2004.
87. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME 국립해양유물전시관, *Gunsan Sibidongp'ado haejō yujōk* 群山 十二東波道 海底遺跡 [Les vestiges sous-marins de l'île de Sibidongpa à Gunsan], Mokp'o, 2005.
88. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME 국립해양유물전시관, *Sin'ansōn* 신안선 [Le navire de Sin'an], Mokp'o, 2006.
89. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME 국립해양유물전시관, *Anjwasōn palgul pogosō* 안좌선 발굴보고서 [Rapport de fouilles du navire de Anjwa], Mokp'o, 2006.
90. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME 국립해양유물전시관, *Gunsan Yamido sujung palgul chosa pogosō* 群山 夜味島 水中發掘調査 報告書 [Rapport des fouilles sous-marines de l'île de Yami à Gunsan], Mokp'o, 2007.
91. MUSEE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME 국립해양유물전시관, *Gunsan Yamido sujung palgul chosa pogosō (II)* 群山 夜味島 水中發掘調査 報告書 (II) [Rapport des fouilles sous-marines de l'île de Yami à Gunsan (II)], Mokp'o, 2008.
92. MUSEE PROVINCIAL DU FUJIAN SUR L'HISTOIRE DES ECHANGES INTERNATIONAUX DE QUANZHOU 福建省泉州海外交通史博物館, *Quanzhouwan Songdai haichuan fajue yu yanjiu* 泉州灣 宋代海船發掘與研究 [Excavation et recherche sur le navire hauturier de l'époque Song de la baie de Quanzhou], Haiyang Chubanshe 海洋出版社, Beijing, 1987.
93. MUSEE PROVINCIAL DU SHANDONG 山東省博物館, CENTRE CULTUREL DE PINGDU 平度縣文化館, « Shandong Pingdu Suichuan qingli jianbao » 山東平度隋船清理簡報 [Rapport abrégé sur le nettoyage du navire de l'époque Sui de Pingdu au Shandong], in *Kaogu* 考古, 1979 (2), p. 145-148.
94. ZHAO Jiabin 趙嘉斌, WU Chunming 吳春明 et al., *Fujian Lianjiang Dinghaiwan chenchuan kaogu* 福建連江定海灣沉船考古 [Archéologie des épaves de Dinghai, Lianjiang au Fujian], Kexue Chubanshe 科學出版社, Beijing, 2011.
95. WANG Zhengshu 王正書, « Chuanyanghe guchuan fajue jianbao » 川揚河古船發掘簡報 [Rapport abrégé de l'excavation du navire ancien de la Chuanyanghe], in *Wenwu* 文物, 1983 (7), p. 50-53.

II. Bibliographie secondaire

Études en langues de l'Asie orientale

1. ADACHI Yūsuke 安達祐之, *Nihon no fune - wasen hen* 日本の船-和船編 [Les navires du Japon - Navires traditionnels], Fune no Kagakukan 船の科学館, Tōkyō, 1998.
2. ADACHI Yūsuke 安達祐之, « Fune to shite no kenminsen » 船としての遣明船 [Les navires des ambassades aux Ming], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon- Ajia no naka no kenminsen* 日明関係史研究入門ーアジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 240-245.
3. ADACHI Yūsuke 安達祐之, « Kōkai gijutsu to kisetsufū » 航海技術と季節風 [Techniques de navigation et vents saisonniers], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon- Ajia no naka no kenminsen* 日明関係史研究入門ーアジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 256-261.
4. AMINO Yoshihiko 網野善彦 (et al.), *Umi to rettō bunka 4 - Higashi shinakai to Saikai bunka* 海と列島文化4ー東シナ海と西海文化 [La mer et la culture de l'archipel 4 - La mer de Chine orientale et la Culture du Saikai], Shōgakkan 小学館, Tōkyō, 1992.
5. AMINO Yoshihiko 網野善彦, *Akutō to kaizoku - Nihon chūsei no shakai to seiji* 悪党と海賊ー日本中世の社会と政治 [Bandes de vauriens et pirates - société et politique du Moyen Âge japonais], Presses de l'Université Hōsei 法政大学出版局, Tōkyō, 1995, rééd. 2013.
6. AMINO Yoshihiko 網野善彦, *Higashi to Nishi no kataru Nihon no rekishi* 東と西の語る日本の歴史 [L'histoire du Japon relatée par l'Est et l'Ouest], Kōdansha 講談社, Tōkyō, 1998, rééd. 2007.
7. AMINO Yoshihiko 網野善彦, *Kaimin to nihonshakai* 海民と日本社会 [Les gens de mer et la société japonaise], Shinjinbutsu ōraisha 新人物往来社, Tōkyō, 1998, rééd. 2007.
8. AMINO Yoshihiko 網野善彦, *Mōko shūrai - tenkansuru shakai* 蒙古襲来ー転換する社会 [Les invasions mongoles - une société en mutation], Shōgakkan Bunko 小学館文庫, Tōkyō, 2001, rééd. 2005.
9. ARAKI Hisashi 荒木尚, *Imagawa Ryōshun no kenkyū* 今川了俊の研究 [Recherches sur Imagawa Ryōshun], Kasama shoin 笠間書院, Tōkyō, 1977.
10. ARAKI Kazunori 荒木和憲, *Chūsei Tsushima Sō-uji ryōkoku to Chōsen* 中世対馬宗氏の領国と朝鮮 [Le pouvoir des Sō de Tsushima au Moyen Âge et le Chosŏn], Yamakawa Shuppansha 山川出版社, Tōkyō, 2007.

11. ARAKI Kazunori 荒木和憲, « Chūsei Tsushima ni okeru Chōsen menpu no ryūtsū to riyō » 中世対馬における朝鮮綿布の流通と利用 [La circulation et l'utilisation du tissu de coton coréen à Tsushima au Moyen Âge], in SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitchō kōryūshi* 中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippon-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tokyo, 2014, p. 78-104.
12. ARAKI Kazunori 荒木和憲, *Tsushima Sō-uji no chūseishi* 対馬宗氏の中世史 [Histoire du Moyen Âge du clan Sō de Tsushima], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2017.
13. CENTRE DE RECHERCHES SUR LA CULTURE RIZICOLE DE L'UNIVERSITÉ DE WASEDA 早稲田大学水稲文化研究所, *Umi no kurosurōdo Tsushima - 21 seiki COE puroguramu kenkyūshūsei* 海のクロスロード対馬—21世紀COEプログラム研究集成 [Tsushima, le carrefour des mers - Recueil d'études du programme COE 21^e siècle], Yūzankaku 雄山閣, Tōkyō, 2007.
14. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Koryō, Paetkillo segūm-ŭl kōtta* 고려 뱃길로 세금을 걷다 [Le Koryō collecte les taxes par les routes maritimes], Mokp'o, 2009.
15. CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, INSTITUT DE RECHERCHE SUR LA CULTURE INSULAIRE DE L'UNIVERSITÉ DE MOKP'O 목포대학교 도서문화연구원, *Asia T'aep'yōngyang net'ūwōk'ūwa sujung munhwa yusan* 아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산 [Les réseaux Asie-Pacifique et le patrimoine sous-marin], *Sin'ansŏn palgul 40chunyŏn kinyŏm kukche haksultaehoe* 신안선 발굴 40주년 기념 국제학술대회 [Colloque international commémorant le 40^{ème} anniversaire de l'excavation du Sin'an], Mokp'o, 2016.
16. CHANG Namwŏn 張南原, « Chou- gwa toja saengsan, kŭrigo yut'ong - Haejŏ in'yang Koryō toja-rŭl chungsim-ŭro » 漕運과 도자생산, 그리고 유통 - 海底引揚 고려도자를 중심으로 [Le transport de taxes et la production et de céramiques, et leur circulation - centré sur les céladons du Koryō remontés des fonds marins], in *Misulsa Yŏn'gu* 미술사연구, n°22, 2008, p. 169-198.
17. CHEN Maoheng 陳懋恒, *Mingdai Wokou kaolüe* 明代倭寇考略 [Abrégé d'histoire des pirates japonais à l'époque des Ming], Yanjing Daxue baozhuan n°6 燕京大學報專號六, Beijing, 1934.
18. CHEN Maoheng 陳懋恒, *Mingdai Wokou kaolüe* 明代倭寇考略 [Abrégé d'histoire des pirates japonais à l'époque des Ming], Ren min zhu ban she 人民出版社, Beijing, 1957.
19. CHIN Yŏng'il 秦榮一, « Cheju- Ch'ungsŭng chiyōksa-e kwanhan pigyosa siron » 濟州島·沖繩 地域史에 관한 比較史 試論 [Essai en histoire comparée sur l'histoire locale de Cheju et Okinawa], in *T'amna Munhwa* 탐라문화, n°11, 1991, p. 43-72.
20. CHO Chinuk 조진욱, « Sin'ansŏn-ŭi muyok model-gwa imi - Sin'ansŏn-ui muyōk model-gwa ŭimi - Koryō kihang yōbu-wa mokchōk-ŭl chungsim-ŭro » 신안선의 무역 모델과 의미-신안선의 고려 기항 여부와 목적을 중심으로 [Modèle et signification du

- commerce du navire de Sin'an – Centré sur la question de sa visite au Koryŏ et sa destination], in *Tongbuga yŏksa nonch'ong* 동북아역사논총, vol. 5, 2017, p. 199-226.
21. CH'OE Sunhang 최향순, « Sin'an ch'immolsŏn-e taehan chosŏn konghakchŏk koch'al » 신안침몰선에 대한 조선공학적 고찰 [Observations d'ingénierie navale au sujet de l'épave de Sin'an], in 國立海洋遺物展示館, *Sin'ansŏn pojon-gwa pogwŏn, kŭ 20nyŏnsa* 신안선 보존과 복원, 그 20 년사 [Conservation et reconstitution du Navire de Sin'an, les 20 ans de son histoire], Mokp'o, 2004, p. 162-169.
 22. CH'OE Kyusŏng 최규성, « Koryŏ kiwa chejak kisul ūi Yugu chŏllae » 高麗기와제작기술의 琉球傳來 [La transmission aux Ryūkyū des techniques de fabrication de tuiles du Koryŏ], in *Komunhwa* 고문화, n°52, 1998, p. 47-64.
 23. CH'OE Myŏngji 최명지, « T'aen Taesŏm haejŏ ch'ulsu Koryŏ ch'ŏngja ūi yangsang kwa chejak sigi yŏn'gu » 泰安 대섬 海底 出水 高麗靑磁의 양상과 제작시기 연구 [Recherche sur la forme et la période de production des céladons du Koryŏ retrouvés dans les eaux de Taesŏm à T'aean], in *Misulsa Yŏn'gu* 미술사연구, n°279-280, 2013, p. 35-65.
 24. CH'OE Pyŏng-ok 崔炳鈺 (et al.), *Minjok chŏllansa 9 - waegu t'obŏlsa 民族戰亂史 ⑨ - 倭寇討伐史* [Histoire des guerres et troubles du peuple 9 - Histoire de la répression des waegu], Kukpang Kunsu Yŏnguso 國防軍史研究所, Séoul, 1993.
 25. CH'OE Yŏnggho 崔永好, « 13 segi mal Kŏjehyŏn-ŭi ch'ullyuk paegyŏng-e taehan kŏmt'o » 13 세기 말 巨濟縣의 出陸 배경에 대한 검토 [Examen du contexte du déplacement sur le continent du district de Kŏje à la fin du XIII^e siècle], in *Sŏktang Nonch'ong* 石堂論叢, n°31, Université Dong'a, Pusan, 2002, p. 139-161.
 26. CH'OE Yŏnju 최연주, « 14 segi waegu ūi kyŏngsangdo ch'imgu wa sŏjŏk kanhaeng » 14 세기 왜구의 경상도 侵寇와 書籍 간행 [La publication de livres et les raids au Kyŏngsangdo des pirates japonais au XIV^e siècle], in *Ilbonkŭndaehak yŏngu* 日本近代學研究, n°35.
 27. CH'OE Yŏnsik 崔鉉植, « Samby'ŏlch'o ijŏn Chindo kwallyŏn yŏksajaryo-ŭi chaegŏmt'o » 三別抄 以前 珍島 관련 역사자료의 재검토 [Réexamen des sources historiques relatives à Chindo avant les *Sambyŏlch'o*], in *Chibangsa wa chibang munhwa* 지방사와 지방문화, vol. 14, 2011, p. 349-371.
 28. CHONG Chinsul 정진술 (et al.), *Hanguk haeyangsa (tasi ponŭn) 한국 해양사(다시 보는)* [Histoire maritime de la Corée (revue)], Sinsŏwŏn 신서원, Séoul, 2008.
 29. CHONG Chinsul 정진술, « Tong-Asia-ŭi chŏnt'ong sŏnbak-kwa hanghaesul » 동아시아의 전통선박과 항해술 [Les navires traditionnels d'Asie orientale et les techniques de navigation], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, INSTITUT DE RECHERCHE SUR LA CULTURE INSULAIRE DE L'UNIVERSITE DE MOKP'O 목포대학교 도서문화연구원, *Tong-Asia chŏnt'ong sŏnbak-ŭi hanghaesul-gwa sin'ang* 동아시아 전통선박의 항해술과 신앙 [Techniques de navigation et croyances des navires traditionnels d'Asie orientale], actes de colloque, 2015, p. 11-25.

30. CHONG Il'tae 정일태, « Yōmal sōnch'o pyōngje kaehyōk non'ui-wa sabyōnghyōkp'a-rūl t'onghan 'konggajibyōng'-ūi kuhyōn » 여말선초 병제개혁 논의와 사병혁과를 통한 '공가지병'의 구현 [L'établissement d'une armée d'État à travers les débats sur la réforme du système militaire et la dissolution des armées privées à la fin du Koryō et début du Chosōn], in *Kunsa* 군사, n°112, 2019, p. 171-206.
31. CHONG Chinsul 정진술, *Hanguk haeyangsa (Kodaep'yōn)* 한국해양사(고대편) [Histoire maritime de la Corée (volume sur l'Antiquité)], Kyōng'in munhwasa 경인문화사, Séoul, 2009.
32. COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU 太宰府市史編集委員会, *Dazaifushi shi - kōko shiryō hen* 太宰府市史-考古資料編 [Histoire de la ville de Dazaifu - Volume des sources archéologiques], Dazaifu, 1992.
33. COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU 太宰府市史編集委員会, *Dazaifushi shi - Chūsei shiryō hen* 太宰府市史-中世資料編 [Histoire de la ville de Dazaifu - Volume des sources médiévales], Dazaifu, 2002.
34. COMITE DE COMPILATION DE L'HISTOIRE DE LA VILLE DE DAZAIFU 太宰府市史編集委員会, *Dazaifushi shi - Tsūshi hen II* 太宰府市史-通史編 I I [Histoire de la ville de Dazaifu - Volume de l'histoire générale II], Dazaifu, 2004.
35. COMITE DE COMPILATION DES ARTICLES SUR L'HISTOIRE DES RELATIONS COREE-JAPON 한일관계사연구논집편찬 위원회, *Waegu-wisa munje wa hanil kwan'gye* 왜구 · 위사 문제와 한일 관계 [Le problème des pirates japonais et des faux ambassadeurs et les relations nippon-coréennes], Kyōng'in Munhwasa 경인문화사, Séoul, 2005.
36. DANJO Hiroshi 檀上寛, « Minsho no kaikin to chōkō - Minchō sensei shihai no rikai ni yosete » 明初の海禁と朝貢-明朝専制支配の理解に寄せて [L'interdit maritime et le tribut impérial du début des Ming - Vers une compréhension de l'autocratie de la dynastie Ming], in MORI Masao 森正夫 et al., *Minshin jidaishi no kihon mondai* 明清時代史の基本問題 [Problèmes fondamentaux de l'histoire des époques des Ming et Qing], Kyōkoshoin 汲古書院, Tōkyō, 1997.
37. DANJO Hiroshi 檀上寛, *Mindai kaikin = chōkō shisutemu to kaichitsujo* 明代海禁=朝貢システムと華夷秩序 [L'interdit maritime/le système de tribut impérial de l'époque Ming et l'ordre Chine-barbares], Kyōto University Press 京都大学学術出版会, Kyōto, 2013.
38. DEGUCHI Akiko 出口晶子, « Nihon no dentōteki senpaku no keifu » 日本の伝統的船舶の系譜 [Généalogie des navires traditionnels du Japon], in *Umi to rettō bunka 10 - Umi kara mita Nihon bunka* 海と列島文化10-海から見た日本文化 [La mer et la culture de l'archipel 10 - La culture du Japon vue de la mer], Shōgakkan 小学館, Tōkyō, 1992, p. 485-519.
39. DEGUCHI Akiko 出口晶子, « Ōsaka Itachigawa shutsudo no kuribune no saishoku ezu ni tsuite » 大阪颯川出土の刳船の彩色絵図について [Au sujet de la peinture de la pirogue excavée dans la Itachigawa à Ōsaka], in *Ōsaka no rekishi* 大阪の歴史, n°39, 1993, p. 1-19.

40. DEGUCHI Akiko 出口晶子, « Rettō no zōsen gijutsu no tokushitsu » 列島の造船技術の特質 [Particularités des techniques de construction navales de l'archipel japonais], in MURAI Shōsuke 村井章介, ARANO Yasunori 荒野泰典 et ISHII Masatoshi 石井正敏 (dir.), *Wakō to « Nihon kokuō »* 倭寇と「日本国王」 [Les wakō et le « roi du Japon »], Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2010, p. 299-316.
41. ENOMOTO Wataru 榎本渉, *Higashi Ajia kaiiki to nicchū kōryū – kyū-jūyon seiki* 東アジア海域と日中交流—九～十四世紀— [Le monde maritime est-asiatique et les échanges sino-japonais – IX^e-XIV^e siècles], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2007.
42. ENOMOTO Wataru 榎本渉, « Nissō-Nichigen bōeki » 日宋・日元貿易 [Le commerce du Japon avec les Song et avec les Yuan], in ŌBA Kōji 大庭康時 et al., *Chūsei toshi Hakata wo horu* 中世都市・博多を掘る [Excaver la ville médiévale de Hakata], Kaichōsha 海鳥社, Fukuoka, 2008, p. 70-81.
43. ENOMOTO Wataru 榎本渉, « Nissō/Nichigen kōryū ni okeru Kōrai – Bukkyō shirō wo sozai to shite – » 日宋・日元交流における高麗—仏教史料を素材として— [Le Koryō dans les échanges entre le Japon et la Chine des Song et des Yuan – Basé sur les sources bouddhiques], in MURAI Shōsuke 村井章介 (et al.), *Chūsei kōwan toshi iseki no ritchi-kankyō ni kansuru Nikkan hikaku kenkyū* 中世港湾都市の立地・環境に関する日韓比較研究 [Études comparatives nipponico-coréennes du relief et de l'environnement des vestiges des villes portuaires médiévales], Rapport des résultats scientifiques des subventions de recherches de l'an 15 à l'an 19 de l'ère Heisei 平成15年度～平成19年度科学研究費補助金 研究成果報告書, Tōkyō, 2008, p. 90-106.
44. ENOMOTO Wataru 榎本渉, « Chūgokujin no kaijō shinshutsu to kaijō teikoku to shite no Chūgoku » 中国人の海上進出と海上帝国としての中国 [L'avancée des Chinois sur les mers et la Chine en tant qu'empire maritime], in MOMOKI Shirō 桃木至朗 et al., *Kaiiki Ajiashi no kenkyū nyūmon* 海域アジア史の研究入門 [Introduction à la recherche sur l'histoire de l'Asie maritime], Iwanami Shoten 岩波書店, Tokyo, 2008, rééd. 2014, p. 16-19.
45. ENOMOTO Wataru 榎本渉, « Ninbō to Shūsan guntō » 寧波と舟山群島 [Ningbo et l'archipel des Zhoushan], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon- Ajia no naka no kenminsen* 日明関係史研究入門—アジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 261-265.
46. FUJINO Hideko 藤野秀子, « Dazaifu fukan Ōkura-uji no kenkyū » 大宰府府官大蔵氏の研究 [Recherche sur le clan Ōkura, fonctionnaires du Dazaifu], in *Kyūshū shigaku* 九州史学, n°53-54, 1974, p. 25-45.
47. FUJITA Akira 藤田明, *Seiseishōgun no miya* 征西將軍宮 [Prince général en chef chargé de la pacification de l'Ouest], Hōbunkan 宝文館, Tōkyō, 1916.
48. FUJITA Akiyoshi 藤田明良, « 'Ranshūsan no ran' to Higashi Ajia no kaiiki sekai – 14seiki no shūsan guntō to Kōrai, Nihon » 蘭秀山の乱と東アジアの海域世界—14世紀の舟山群島と高麗・日本— [Les troubles de Lanxiushan et le monde maritime est-

- asiatique - L'archipel Zhoushan et le Koryō et Japon au XIV^e siècle], in *Rekishigaku kenkyū* 歴史学研究, n°698, 1997, p. 22-33.
49. FUJITA Akiyoshi 藤田明良, « Higashi Ajia ni okeru tōsho to kokka - Kōkai wo meguru kaiiki kōryūshi » 東アジアにおける島嶼と国家—黄海をめぐる海域交流史 [Les îles et les États en Asie orientale - Histoire des échanges maritimes dans la Mer Jaune], in MURAI Shōsuke 村井章介, ARANO Yasunori 荒野泰典 et ISHII Masatoshi 石井正敏 (dir.), *Wakō to « Nihon kokuō »* 倭寇と「日本国王」 [Les wakō et le « roi du Japon »], Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2010, p. 232-254.
 50. FUJITA Akiyoshi 藤田明良, « *Rekishigaku ni okeru 'kaiikishi' kenkyū to Saishūtō* » 歴史学における海域史研究と済州島 [L'île de Cheju dans les recherches sur 'l'histoire des aires maritimes'], in *Kankoku Chōsen no bunka to shakai* 韓国朝鮮の文化と社会, n°13, 2014, p. 29-60.
 51. FURIYA Tetsuo 降矢哲男, « Iseki shutsudo no Kōrai seiji » 遺跡出土の高麗青磁 [Les céladons du Koryō excavés sur les sites archéologiques], in *Nantō kōko* 南島考古, n°19, juin 2000, p. 63-84.
 52. GOTO Hideho 後藤秀穂, « *Kyōshūwan wo chūshin to shitaru Santō no wakō* » 膠州湾を中心とした山東の倭寇 [Les pirates japonais du Shandong centrés sur la baie de Jiaozhou], in *Shigakku Zasshi* 史学雑誌, n°25-12, 1914.
 53. HAMASHITA Takeshi 濱下武志, *Chōkō shisutemu to kindai Ajia* 朝貢システムと近代アジア [Le système tributaire et l'Asie prémoderne], Iwanami shoten 岩波書店, Tokyo, 1997.
 54. HAN Chōnghun 한정훈, « *Koryō sidae yōn'an hangno-e kwanhan kich'ojōk yōn'gu* » 고려시대 연안항로에 관한 기초적 연구 [Recherche de base sur les routes côtières à l'époque du Koryō], in *Yōksa wa Kyōngje* 역사와 경계, n°77, 2010, p. 1-32.
 55. HAN Chōnghun, 한정훈, « *Koryō sidae Anhūngch'ang-gwa Pu'an ch'ōngja-ūi unsung pangsik* » 고려시대 안흥창과 부안 청자의 운송방식 [Le grenier de Anhūng et le mode de transport des céramiques de Pu'an à l'époque du Koryō], in *Tosōmunhwa* 도서문화, n°48, décembre 2016, p. 7-35.
 56. HAN Munjong 韓文鍾, « *Chosōn ch'ogi ūi waegu taech'aek-kwa Taemado chōngbōl* » 朝鮮初期의 倭寇對策과 對馬島征伐 [L'expédition contre Tsushima et les mesures anti-piraterie japonaise du début du Chosōn], in *Chōnbuksahak* 全北史學, n°19-20, 1997.
 57. HAN Munjong 韓文鍾, « *Chūsei kōki no 'wabanko'* » 中世後期の'倭万戸' [Les 'commandants japonais' du bas Moyen-Âge], in MURAI Shōsuke 村井章介 (éd.), *8 - 17 seikino Higashi Ajia chiiki ni okeru hito, mono, jōhō no kōryū - Kaiiki to kōshi no keisei, minzoku, chiikikan no sōgo ninshiki wo chūshin ni-* 8 - 17 世紀の東アジア地域における人・物・情報の交流—海域と港市の形成、民族・地域間の相互認識を中心に— [Circulations des hommes, biens et informations en Asie orientale entre les VIII^e et XVII^e siècles - Centré sur la formation des zones maritimes et des villes portuaires, et la reconnaissance mutuelle entre les peuples et les aires géographiques], vol. 2, 2004, p. 249-260.

58. HAN Munjong 韓文鍾, « Koryŏ hugi-Chosŏn chŏn'gi Han'il kwan'gyesa yŏn'gu-ŭi hoego-wa chŏnmang » 고려후기·조선전기 한일관계사 연구의 회고와 전망 [retrospective et perspectives de la recherche sur l'histoire des relations nippon-coréennes à la fin du Koryŏ et début du Chosŏn], in *Han'il kwan'gyesa yŏn'gu* 한일관계사연구, vol. 60, 2018, p. 3-38.
59. HAN Sŏng-uk 韓盛旭, *Kōrai kōki seiji no kenkyū* 高麗後期青瓷の研究 [Recherche sur les céladons du bas Koryŏ], thèse pour l'obtention du doctorat au Collège doctoral de recherche avancée 総合研究大学院大学, Hayama, 2006.
60. HAN Sŏng-uk 韓盛旭, SAITO Tsutomu 齋藤努 et KOSEDO Emi 小瀬戸恵美, « Zircon punsŏk-ŭl t'onghan yumul-ŭi sanji ch'ujŏng – Muan Dorip'o haejŏ yujŏk ch'ult'o sanggam ch'ŏngja-rŭl taesang-ŭro » ZIRCON 分析을 통한 遺物の 産地推定 – 務安道里浦 海底遺蹟 出土 象嵌青瓷를 대상으로 [Estimation du lieu de production des objets par l'analyse du Zircon - Ciblé sur les céladons décorés excavés dans les eaux de Torip'o à Muan], in *Chŏnnam Munhwajae* 全南文化財, n°13, 2006, p. 109-122.
61. HAN Sŏng-uk 韓盛旭, « Cheju Hangp'adurisŏng ch'ult'o Koryŏ ch'ŏngja-ŭi hyŏnhwang-gwa sŏngkyŏk » 濟州 缸波頭里城 出土 高麗青瓷의 現況과 性格 [État et caractère des céladons du Koryŏ escavés dans la forteresse de Hangp'aduri à Cheju], in *Ch'oegŭn chosa sŏngkwa-rŭl t'onghae pon Cheju Sambyŏlch'o-wa Hangp'adurisŏng-ŭi sŏngkyŏk* 최근 조사성과를 통해 본 제주 三別抄와 항파두리城의 성격 [Les Sambyŏlch'o de Cheju et le caractère de la forteresse de Hangp'aduri vu à travers les résultats d'enquêtes récentes], actes du colloque du 05/11/2016 à l'université de Cheju, 2016, p. 149-164.
62. HAN Sŏng-uk 韓盛旭, « Koryŏ hugi "Chŏngnŭng"myŏng samgamch'ŏngja-ŭi sŏngkyŏk » 高麗後期 「正陵」 銘象嵌青瓷 [Le caractères des céladons décorés portant l'inscription "Chŏngnŭng" au Bas Koryŏ], in *Tong'ak Misulshak* 東岳美術史學, n°6, 2005, p. 81-99.
63. HATTORI Hideo 服部英雄, *Mōko shūrai to kamikaze* 蒙古襲来と神風 [Les invasions mongoles et le Vent Divin], Chūkō Shinsho 中公新書, Tōkyō, 2017.
64. HASHIGUCHI Akira 橋口旦, « Shinhakken no Satsumatō — Kasedagawa hatake de hozon sareteita Satsumatō » 新発見の薩摩塔—加世田川畑で保存されていた薩摩塔— [Nouvelle découverte d'un *Satsumatō* – Un *Satsumatō* conservé dans un champ de la Kasedagawa], in MUSEE HISTORIQUE DE BONOTSU DE LA VILLE DE MINAMI-SATSUMA 南さつま市坊津歴史資料センター輝津館, *Kaiyō kairō – umi no michi "Sastuma"* 海洋回廊—海の道 “薩摩” [Le couloir maritime – “Satsuma”, route de la mer], Minami-Satsuma, 2014, p. 12-14.
65. HASHIGUCHI Akira 橋口旦, WAKAMATSU Shigehiro 若松重弘 « Satsma Iōjima saishū no bōeki tōji » 薩摩硫黄島採集の貿易陶磁 [Les céramiques commerciales récoltées à Iōjima de Satsuma], in MUSEE HISTORIQUE DE BONOTSU DE LA VILLE DE MINAMI-SATSUMA 南さつま市坊津歴史資料センター輝津館, *Kaiyō kairō – umi no michi "Sastuma"* 海洋回廊—海の道 “薩摩” [Le couloir maritime – “Satsuma”, route de la mer], Minami-Satsuma, 2014, p. 15-17.

66. HASHIMOTO Yū 橋本雄, « Shohyō : Ri Ryō, *Wakō to Nichirei kankeishi* » 書評 : 李頌 『倭寇と日麗関係史』 [Critique : Yi Young, *Les pirates japonais et l'histoire des relations Koryō-Japon*], in *Rekishigaku kenkyū* 歴史学研究, n°758, 2002, p. 54-57.
67. HASHIMOTO Yū 橋本雄, YONETANI Hitoshi 米谷均, « Wakōron no yukue » 倭寇論のゆくえ [Trajectoire des débats sur les pirates japonais], in MOMOKI Shirō 桃木至朗 et al., *Kaiiki Ajiashi no kenkyū nyūmon* 海域アジア史の研究入門 [Introduction à la recherche sur l'histoire de l'Asie maritime], Iwanami Shoten 岩波書店, Tokyo, 2008, rééd. 2014, p. 80-89.
68. HASHIMOTO Yū 橋本雄, *Itsuwari no gaikō shisetsu - Muromachi jidai no nitchō kankei* 偽りの外交使節—室町時代の日朝関係 [Les ambassades de la tromperie - Les relations nippo-coréennes à l'époque Muromachi], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2012.
69. HASHIMOTO Yū 橋本雄, « Mūsō-ha to Daikei-ha » 夢窓派と大慧派 [L'école Musō et l'école Daikei], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon-Ajia no naka no kenminsen* 日明関係史研究入門—アジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 117-129.
70. HASHIMOTO Yū 橋本雄, « Zenriin Kokuhōki : Nihon sho no gaikō monjoshū » 『善隣国宝記』—日本初の外交文書集 [Le *Zenrin Kokuhōki* : Premier recueil de documents diplomatiques du Japon], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon-Ajia no naka no kenminsen* 日明関係史研究入門—アジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 459-464.
71. HIRAKAWA Sadami 平川定美, « Shōnishi to Sōshi » 少弐氏と宗氏 [Les Shōni et les Sō], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°15, Geibundō 芸文堂, 1992, p. 26-35.
72. HONDA Kana 本田佳奈, « Uchiyamamura ni okeru chūsei sanrin sōron to Kanbun kenchichō no bunseki » 内山村における中世山林相論と寛文検地帳の分析 [Les querelles au sujet des montagnes boisées au Moyen âge dans le village d'Uchiyama et l'analyse du cadastre de l'ère Kanbun], in CENTRE DE RECHERCHES SUR LA CULTURE RIZICOLE DE L'UNIVERSITÉ DE WASEDA 早稲田大学水稲文化研究所, *Umi no kurosurōdo Tsushima - 21 seiki COE puroguramu kenkyūshūsei* 海のクロスロード対馬—21世紀COEプログラム研究集成 [Tsushima, le carrefour des mers - Recueil d'études du programme COE 21^e siècle], Yūzankaku 雄山閣, Tōkyō, 2007, p. 194-216.
73. HONG Sunjae 洪淳在, « Chindo t'ongnamubae mohyōng pog'wōn yōn'gu pogo » 진도통나무배 모형복원 연구 보고 [Rapport des recherches sur la reconstitution d'une maquette du monoxyle de Chindo], in MUSÉE NATIONAL DU PATRIMOINE MARITIME 국립해양유물전시관, *Tong'asia chōnt'ong sōnbakkwa chosōn kisul* 동아시아 전통선박과 조선기술 [Navires traditionnels et techniques de constructions navales en Asie Orientale], actes de colloque, Mokp'o, 2008, p. 21-56.
74. HONG Sunjae 洪淳在, *Chindosōn ūi kujo wa sōngkyōk - Mohyōng chejak sirhōm ūl chungsim ūro* 진도선의 구조와 성격 - 모형제작실험을 중심으로 - [Structure et

caractère du navire de Chindo - centré sur l'expérimentation de construction d'une maquette], mémoire pour l'obtention du Master, sous la direction de Kim Kōnsu 金建洙, Université de Mokp'o 木浦大學校大學院, Mokp'o, mai 2009.

75. HORIMOTO Kazushige 堀本一繫, « Chūsei Hakata no henshen » 中世博多の変遷 [L'évolution de Hakata au Moyen âge], in ŌBA Kōji 大庭康時 et al., *Chūsei toshi Hakata wo horu* 中世都市・博多を掘る [Excaver la ville médiévale de Hakata], Kaichōsha 海鳥社, Fukuoka, 2008, p. 10-37.
76. HUANG Aiping 黄爱平, « Mingshi zuanxiu yu Qingchu shixue - Jianlun Wan Sitong, Wang Hongxu zai Mingshi zuanxiu zhong de zuoyong » 《明史》纂修与清初史学—兼论万斯同、王鸿绪在《明史》纂修中的作用 [La compilation du *Mingshi* et l'historiographie du début des Qing - À propos de l'influence de Wan Sitong et Wang Hongxu dans la compilation du *Mingshi*], in *Qingshi yanjiu* 清史研究, 1994 (2), p. 83-93.
77. IGATA Susumu 井形進, *Satsumatō no jikū* 薩摩塔の時空 [L'espace-temps des stūpa Satsuma], Karansha sensho 華乱社選書, Fukuoka, 2012.
78. IGATA Susumu 井形進, « Tsushima no butszō no shosō » 対馬の仏像の諸相 [Divers aspects des statues bouddhiques de Tsushima], in SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitchō kōryūshi* 中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippon-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2014, p. 222-239.
79. IKEDA Yoshifumi 池田栄史 (éd.), *Kaitei ni nemuru Genkō Chinbotsusen no nazo* 海底に眠る元寇沈没船の謎 [L'énigme des navires mongols dormant au fond de la mer], actes de colloque, Musée national de Tōkyō 東京国立博物館 et Musée national de Kyūshū 九州国立博物館, février 2016.
80. IKUTA Shigeru 生田滋, « Kaiiki sekai no rekishi » 海域世界の歴史 [Histoire du monde maritime], in *Umi to rettō bunka 10 - Umi kara mita Nihon bunka* 海と列島文化10—海から見た日本文化 [La mer et la culture de l'archipel 10 - La culture du Japon vue de la mer], Shōgakkan 小学館, Tōkyō, 1992, p. 315-378.
81. IM Kyōnghūi 임경희, « Mado haeyōk palgul muksōmyōng tojagi ūi yōksajōk sōnggyōk » 마도해역 발굴 목서명 도자기의 역사적 성격 [Caractère historique des céramiques inscrites excavées dans les eaux de Mado], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'aean Mado ch'ulsu chungguk tojagi* 태안마도 출수 중국도자기 [Céramiques chinoises excavées à T'aean - Mado], Mokp'o, 2013, p. 168-181.
82. IM T'aegyōng 임태경, « Koryō-ro yu'iptoen chungguk tongjōn-ūi kinūng-gwa yongdo » 고려로 유입된 중국 동전의 기능과 용도 [La fonction et l'utilisation des pièces de monnaie chinoises importées au Koryō], in *Haeyang Munhwajae* 해양문화재, n°7, 2014, p. 12-75.
83. INAMURA Kenpu 稲村賢敷, *Ryūkyū shotō ni okeru wakō shiseki no kenkyū* 琉球諸島における倭寇史跡の研究 [Recherches sur les vestiges historiques des pirates japonais dans l'archipel des Ryūkyū], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1957.

84. INSTITUT HISTORIOGRAPHIQUE DE L'UNIVERSITE DE TOKYO 東京大学史料編纂所 編, *Egakareta wakō : wakō zukan to kōwa zukan* 描かれた倭寇 : 倭寇図巻と抗倭図巻 [Les wakō dépeints : le wakōzukan et le kōwa zukan], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2014.
85. ISHIDA Sanehiro 石田実洋, HASHIMOTO Yū 橋本雄, « Mibuke kyūzō Sōchōsōhō henchōki no kisoteki kōsatsu » 壬生家旧蔵本宋朝僧捧返牒記の基礎的考察, [Observations basiques sur le Sōchōsōhō henchōki anciennement conservé dans la maison des Mibu], in *Komonjogaku kenkyū* 古文書研究, n°69, mai 2010, p. 14-34.
86. ISHIDA Yasuhiro 石田泰弘, « 'Morokuwa no Furubune' shōkō » 諸桑の古船小考 [Brève réflexion sur le 'navire ancien de Morokuwa'], in *Nagaoya Daigaku Kasokuki shitsuryō bunseikikei gyōseki hōkokusho* 名古屋大学加速器質量分析計業績報告書 [Rapport sur l'avancement des analyses par spectromètre de masse à accélérateur de l'université de Nagoya], vol. 5, mars 1994, Nagoya, p. 98-120.
87. ISHIHARA Michihiro 石原道博, *Wakō 倭寇 [Pirates japonais]*, Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1964.
88. ISHII Kenji 石井謙治, *Zusetsu Wasenshiwa* 図説和船史話 [Explication illustrée de l'histoire des navires japonais], Shiseidō 至誠堂, Tōkyō, 1983.
89. ITO Kōji 伊藤幸司, « Chūsei Tsushima no gaikōkan — Jūgo seiki ni okeru Sōshi no gaikō monjo kisōsha » 中世対馬の外交官—十五世紀における宗氏の外交文書起草者 [Les diplomates de Tsushima au Moyen Âge — Les rédacteurs de documents diplomatiques des Sō au xv^e siècle], in SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitchō kōryūshi* 中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippo-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tokyo, 2014a, p. 44-60.
90. ITO Kōji 伊藤幸司, « Ushinawareta Tsushima Kokubunji no "chōsengane" » 失われた対馬国分寺の「朝鮮鐘」 [La « cloche coréenne » perdue du Kokubunji de Tsushima], in SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitchō kōryūshi* 中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippo-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tokyo, 2014a, p. 258-265.
91. ITO Kōji 伊藤幸司, « Setonaikai, Hakata, Gotō » 瀬戸内海・博多・五島 [La mer Intérieure, Hakata, les Gotō], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon- Ajia no naka no kenminsen* 日明関係史研究入門—アジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 245-252.
92. KAJIURA Atsushi 梶浦篤, « Nichiro-Nisso kankei to Nihon no hokuhen - Kokka kankei to minshū » 日露・日ソ関係と日本の北辺—国家関係と民衆 [Les relations Japon-Russie/Japon-URSS et la frontière nord du Japon - Les relations entre États et les peuples], in *Umi to rettō bunka 10 - Umi kara mita Nihon bunka* 海と列島文化 10—海から見た日本文化 [La mer et la culture de l'archipel 10 - La culture du Japon vue de la mer], Shōgakkan 小学館, Tōkyō, 1992, p. 447-482.

93. KAMEDA Toshikazu 亀田俊和, *Kannō no jōran* 観応の擾乱 [Les troubles de l'ère Kannō], Chūkō Sinsho 中公新書, Tōkyō, 2017.
94. KANG Chint'ae 강진태, Ko Ch'i'ung 고치웅, YIM Chongsu 임정수, Yi Sōngyōng 이선경, MUN Kahyōn 문가현, « Uri nara sonamu mit Ilbonipkallamu-üi chiyōkpyōl hyōnsangbi ch'ujōng » 우리나라 소나무 및 일본잎갈나무의 지역별 형상비 추정 [Estimation des proportions des formes par région *Pinus Densiflora* et *Larix Kaempferi* en Corée du Sud], in *Hanguk sallim kwahakhoeji* 한국산림과학회지 (Journal of Korean Society of Forest Science), vol. 108, n°4, 2019, p. 600-609.
95. KANG Pongnyong 姜鳳龍, « Chindo Pyōkp'ajin-üi ko-chungse 'haeyangdosi'jōk myōnmo - yōksamaül Pyōkp'a kakkugi-rül wihan mosaek » 珍島 碧波津의 고 · 중세 '해양도시' 적 면모- 역사마을 벽과 가꾸기를 위한 모색 [Le visage de Pyōkp'ajin à Chindo comme 'ville maritime' - recherche pour retrouver Pyōkp'a, village d'histoire], in *Chibangsawa chibangmunhwa* 지방사와 지방문화, vol. 8, 2005, p. 35-66.
96. KANG Pongnyong 姜鳳龍, « Silla mal - Koryō sidae sōnamhae chiyōk-üi Han-Chung haesang kyot'ongnowa köchōm p'ogu » 신라 말~고려시대 서남해지역의 한 · 중 해상교통로와 거점포구 [Les routes et les ports d'échanges entre la Corée et la Chine dans les régions du sud-ouest à la fin du Silla et au Koryō], in *Hanguksa hakpo* 한국사학보, n°23, mai 2006, p. 381-401.
97. KANG Pongnyong 姜鳳龍 (et al.), *Haeyangsa-wa haeyangmunhwa* 해양사와 해양문화 [Histoire maritime et culture maritime], Collection complète des recherches sur la culture maritime et insulaire 7 도서해양문화연구총서 7, Kyōng'in munhwasa 경인문화사, Séoul, 2007.
98. KANG Pongnyong 姜鳳龍, « Kodaie Han-Chung hangno-wa Hüksando » 고대 한 · 중 항로와 흑산도 [Les routes de navigation entre la Corée et la Chine à l'époque ancienne et l'île de Hüksan], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소 (et al.), *Kodaie Tong'asia-üi padatkil* 고대 동아시아의 바닷길 [Les routes maritimes de l'Asie orientale durant l'Antiquité], actes de colloque, Mokp'o, 2009, p. 34-90.
99. KANG Pongnyong 姜鳳龍, « Monggol-üi ch'imnak-kwa Koryō muin chōngkwōn mit Sambyōlch'o-üi 'tosō haeyang chōllyak' - kü Tong'asiajōk üüi » 몽골의 침략과 고려 무인정권 및 삼별초의 '도서해양전략'- 그 동아시아적 의의 [Les invasions mongoles et la 'stratégie insulaire et maritime du pouvoir militaire et des *Sambyōlch'o* au Koryō - Sa signification à l'échelle est-asiatique], in *Tongyang sahak Yōn'gu* 동양사학연구, vol. 115, Séoul, 2011, p. 55-99.
100. KANG Pongnyong 姜鳳龍, « Kodaie - Koryō sidae üi haero wa sōm » 고대~고려 시대의 海路와 섬 [Les îles et les routes maritimes dans l'Antiquité et au Koryō], in *Taegu sahak* 大丘史學, vol. 10, 2013, p. 1-33.
101. KANG Pongnyong 姜鳳龍, « Pada-ro ponūn Hanguksa » 바다로 보는 한국사 [L'histoire de Corée vue de la mer], in *Yōksa Hakpo* 역사학보, n°232, 2016, p. 147-200.
102. KATAYAMA Mabi 片山まび, « Kōrai-Chōsen jidai no tōji seisan to kaigai yushutsu » 高麗 · 朝鮮時代の陶磁生産と海外輸出 [La production et l'export de céramiques aux

- époques Koryō et Chosŏn], in QUATRE SOCIÉTÉS D'ARCHÉOLOGIE DE L'ASIE アジア考古学四学会, *Tōjiki ryūtsū no kōkogaku : Nihon shutsudo no kaigai tōji* 陶磁器流通の考古学 : 日本出土の海外陶磁 [L'archéologie des circulations de céramiques : les céramiques d'import excavées au Japon], Kōshi shoin 高志書院, Tōkyō, 2013, p. 177-198.
103. KAWAGOE Yasuhiro 川越泰博, *Mindai ikoku jōhō no kenkyū* 明代異国情報の研究 [Recherches sur les informations de l'étranger à l'époque Ming], Kyūko Shoin 汲古書院, Tōkyō, 1999.
104. KAWAGUCHI Yōhei 川口洋平, « Tsushima iseki kara mita kyōkai ryōiki no chūsei » 対馬遺跡からみた境界領域の中世 [Le Moyen Âge des zones frontalières vu à travers les vestiges de Tsushima], in SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitchō kōryūshi* 中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippo-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2014, p. 137-152.
105. KAWAGUCHI Yōhei 川口洋平, « Chūsei Tsushima no tōjiki - iseki shutsudo no bōeki tōji to denseihin » 中世対馬の陶磁器—遺跡出土の貿易陶磁と伝世品 [Les céramiques de Tsushima au Moyen Âge - céramiques excavées dans les vestiges et biens culturels historiques], in SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitchō kōryūshi* 中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippo-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2014, p. 153-166.
106. KAWAZOE Shōji 川添昭二, *Imagawa Ryōshun* 今川了俊 [Imagawa Ryōshun], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1964, rééd. 1974.
107. KAWAZOE Shōji 川添昭二, « Kyūshū tandai Imagawa Ryōshun to Matsuratō » 九州探題今川了俊と松浦党 [L'inspecteur général de Kyūshū Imagawa Ryōshun et la bande de Matsura], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°6, Geibundō 芸文堂, 1983, p. 17-30.
108. KAWAZOE Shōji 川添昭二, « Kurushima monjo to Hizen Ōshimashi - Nanbokuchō ikō » 来島文書と肥前大島氏—南北朝以降— [Les *Manuscrits des Kurushima* et le clan Ōshima du Hizen - À partir de l'époque des cours du Sud et du Nord], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°8, Geibundō 芸文堂, 1985, p. 10-30.
109. KAWAZOE Shōji 川添昭二, *Chūsei Kyūshū chiiki shiryō no kenkyū* 中世九州地域史料の研究 [Recherches sur les sources locales du Kyūshū médiéval], Hōsei Daigaku Shuppanyoku 法政大学出版局, Tōkyō, 1996.
110. KAWAZOE Shōji 川添昭二, *Chūsei-kinsei Hakata shiron* 中世・近世博多史論 [Réflexion sur l'histoire de Hakata au Moyen Âge et à l'époque prémoderne], Kaichōsha 海鳥社, Fukuoka, 2008.
111. KIM Aegyōng 김애경, « Wando haejō ch'ult'o ch'ōngja-ūi t'ūkching-gwa saengsan sigi » 완도 해저출토 청자의 특징과 생산시기 [Particularité et date de production des céladons excavés dans les eaux de Wando], in *Haeyang Munhwajae* 해양문화재, vol. 1, Mokp'o, 2008, p. 7-37.

112. KIM Ch'anghyŏn 김창현, « Koryŏ-ŭi T'amna-e taehan chŏngch'aek-kwa T'amna-ŭi Tonghyang » 高麗의 耽羅에 대한 정책과 탐라의 동향 [La politique du Koryŏ envers T'amna et les orientations de T'amna], in *Hanguksa hakpo* 한국사학보, n°5, 1998, p. 309-345.
113. KIM Ingyu 김인규, « Ilbon ch'ult'o Koryŏ ch'ŏngja-ŭi chejak sigi-e taehan yŏn'gu » 일본 출토 고려청자의 제작시기에 대한 연구 [Recherches sur l'époque de production des céladons du Koryŏ excavés au Japon], in *Hanguk Munhwa* 한국문화, n°59, 2012, p.139-164.
114. KIM Ir'u 金日宇, « Koryŏ hugi Cheju-Monggol-ŭi mannam-gwa Cheju sahoe-ŭi pyŏnhwa » 고려후기 濟州·몽골의 만남과 제주사회의 변화 [La rencontre entre les Mongols et Cheju à la fin du Koryŏ et l'évolution de la société de Cheju], in *Hanguksa hakpo* 한국사학보, n°15, 2003, p. 45-74.
115. KIM Ir'u 金日宇, « Koryŏ sidae T'amna chumindŭr-ŭi kŏjujiyŏk-kwa haesang hwaltong » 고려시대 耽羅 주민들의 거주지역과 海上活動 [Les zones d'habitation et l'activité maritime des habitants de T'amna à l'époque du Koryŏ], in *Hanguksa hakpo* 한국사학보, n°18, 2004, p. 9-35.
116. KIM Ir'u 金日宇, « Koryŏ sidae T'amna-ŭi chibang p'yŏnje sigi-wa kŭ tanwi-ŭi hyŏngt'ae » 高麗時代 耽羅의 地方編制 시기와 그 單位의 형태 [La période et la forme de l'intégration régionale de T'amna à l'époque du Koryŏ], in *Hanguksa hakpo* 한국사학보, n°5, 1998, p. 263-308.
117. KIM Ir'u 金日宇, « Koryŏ sidae t'ŭksu chibanghaengiŏng tanwi wa Cheju ŭi ch'ŏt haengiŏng tanwi hyŏngt'ae » 고려시대 특수 지방행정단위와 濟州의 첫 행정단위 형태 [Les unités administratives spéciales à l'époque du Koryŏ et la première unité administrative de Cheju], in *Komunhwa* 고문화, n°56, 2000, p. 247-261.
118. KIM Ir'u 金日宇, *Koryŏ sidae T'amnasa yŏn'gu* 高麗時代 耽羅史 研究 [Recherches sur l'histoire de T'amna à l'époque du Koryŏ], Tosŏch'ulp'an Sinsŏwŏn 도서출판 신서원, Séoul, 2000.
119. KIM Kisŏp 金琪燮, « 14segi waegu-ŭi tonghyang-gwa koryŏ-ŭi tae'ŭng » 14세기 倭寇의 동향과 고려의 대응 [Les mouvements des pirates japonais du XIV^e siècle et la réaction du Koryŏ], in *Hanguk minjok munhwa* 韓國民族文化, n°9, 1997, p. 85-123.
120. KIM Kyŏng'ok 金京玉, *Chosŏn hugi tosŏ yŏn'gu* 朝鮮後期 島嶼研究 [Recherches sur les îles durant le Bas Chosŏn], Hye'an 혜안, Seoul, 2004.
121. KIM Kwangch'ŏl 김광철, « Koryŏ hugi Kŏje chiyŏksahoe ŭi pyŏndonggwa Kŏjehyŏn ŭi idong » 고려후기 거제 지역사회의 변동과 巨濟縣의 이동 [Les bouleversements de la société locale de Kŏje et le déplacement du district de Kŏje au bas Koryŏ], in *Sŏktang Nonch'ong* 石堂論叢, n°46, Université Dong'a, Pusan, 2010, p. 245-299.
122. KIM Pohan 金普漢, « Ilgi-wa waegu » 一揆와 倭寇 [Les ligues guerrières et les pirates japonais], in *Ilbon yŏksa yŏn'gu* 日本歷史研究, n°10, 1999, p. 51-77.
123. KIM Pohan 金普漢, « Shoni Fuyusŭk'e-wa waegu-ŭi ilgoch'al - Shoni Fuyusŭk'e-ŭi p'isal-gwa kwallyŏnhayŏ » 少貳冬資와 倭寇의 일고찰 - 少貳冬資 피살과 관련해서

- [Remarque sur Shōni Fuyusuke et les pirates japonais - au sujet de l'assassinat de Shōni Fuyusuke], in *Ilbon yōksa yōn'gu* 日本歴史研究, n°13, 04/2001, p. 57-77.
124. KIM Pohan 金普漢, « Kwan'üng yoran-ki Asik'aga Tadahuyu kwōllyōk-üi sōngkyōk - Kuju-üi palgūp munsō-rül chungsim-ūro » 觀應擾亂期 足利直冬 권력의 성격—九州의 발급 문서를 중심으로 [Le caractère du pouvoir d'Ashikaga Tadahuyu durant l'époque des troubles de l'ère Kannō - Centré sur les documents émis à Kyūshū], in *Tongyanghak* 東洋學, n° 34, 08/2003, p. 177-195.
125. KIM Pohan 金普漢, « Ilbon-sa-esō pon waegu-üi palsaenggwa somyōl kwajōng » 日本史에서 본 倭寇의 발생과 소멸 과정 [Le processus d'apparition et de disparition des *waegu* vu à travers l'histoire japonaise], in *Munhwasaahak* 文化史學, n°22, 12/2004, p. 223-244.
126. KIM Pohan 金普漢, « Tong'asia-üi kyōngje kwōnyōk-e issōsō yakt'ar-üi chuyōk, haejōk kwa waegu, 10-13 segi Ilbon-üi haejōk-kwa waegu-rül chungsim-ūro » 東아시아의 經濟圈域에 있어서 약탈의 주역, 海賊과 倭寇 - 10~13세기 日本의 海賊과 倭寇를 중심으로 [Les zones de pillages, les pirates et les *waegu* dans la sphère économique est-asiatique - Autour des pirates japonais et des *waegu* des x^e - xiii^e siècles], in *Chungguksa yōngu* 中國史研究, n°29, avril 2004, p. 145-170.
127. KIM Pohan 金普漢, « Chungse waegu-üi kyōnggye ch'imt'allo pon Han-Il kwan'gye » 중세 왜구의 경계침탈로 본 한·일 관계 [Les relations Corée-Japon vues à travers les agressions frontalières des pirates japonais du Moyen-Âge], in *Han'il kwan'gyesa yōn'gu* 한일관계사연구, n°42, 2012, p. 3-35.
128. KIM Pohan 金普漢, « 'Kamk'ura-gi waegu'-wa 'Muromachi-gi waegu'-üi sōngkyōk-kwa kü chuch'e yōn'gu » '가마쿠라기 왜구'와 '무로마치기 왜구'의 성격과 그 주체 연구 [Les recherches sur le caractère et l'identité des « pirates japonais de l'époque Kamakura » et les « pirates japonais de l'époque Muromachi »], in *Han'il kwan'gyesa yōn'gu* 한일관계사연구, n°52, 12/2015, p. 61-89.
129. KIM Pohan 金普漢, « Monggor-üi Koryō-Ilbon ch'imgong gwa haean sōnggwak üi taehan koch'al » 몽골의 고려·일본 침공과 해안성곽의 성격에 대한 고찰, [Remarques sur le caractère des fortifications côtières des invasions mongoles du Koryō et du Japon], in *Han'il Kwangyesa Yōn'gu* 한일관계사연구 n°58, 2017, p. 151-177.
130. KIM Pyōng-ha 金柄夏, « Ijojōngi-üi taeilmuyōk sōnggyōk » 李朝前期의 對日貿易 성격 [Le caractère du commerce avec le Japon au début de la dynastie Yi], in *The Journal of Asiatic Studies*, 1968.
131. KIM Pyōng-ha 金柄夏, « Waeguwa taeilmuyōk » 倭寇와 對日貿易 [Les pirates japonais et le commerce avec le Japon], in *Ijosangsasahwa* ④ 李朝商事史話 ④ [Récits sur l'Histoire du négoce sous la dynastie Yi ④], 1971, p. 104-107.
132. KIM Pyōnggūn 金炳董, « Sin'ansōn-üi hangno-wa ch'immol wōn'in » 신안선의 항로와 침몰 원인 [La route et la cause du naufrage du Sin'an], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, INSTITUT DE RECHERCHE SUR LA CULTURE INSULAIRE DE L'UNIVERSITE DE MOKP'Ō 목포대학교 도서관문화연구원, *Asia T'aep'yōngyang net'ūwōk'ūwa sujung munhwa yusan* 아시아·태평양

- 해양네트워크와 수중문화유산 [Les réseaux Asie-Pacifique et le patrimoine sous-marin], *Sin'ansŏn palgul 40chunyŏn kinyŏm kukche haksultaehoe* 신안선 발굴 40주년 기념 국제학술대회 [Colloque international commémorant le 40^e anniversaire de l'excavation du Sin'an], Mokp'o, 2016, p. 423-438.
133. KIM Sanggi 金庠基, *Koryŏ sidaesa* 高麗時代史 [Histoire de l'époque du Koryŏ], Tongguk ch'ulp'ansa 東國出版社, Séoul, 1961.
134. KIM Sŏngbŏm 金聖範, « Chungguk Pongnae susŏng ch'ult'o Koryŏsŏn » 中國蓬萊水城出土高麗船 [Les navires du Koryŏ excavés au Penglai Shuicheng en Chine], in *Hanguk chungsesa yŏn'gu* 한국중세사연구, vol. 27, octobre 2009, p. 233-284.
135. KIM Sunja 金순자, *Hanguk chungse hanjung kwangyesa* 韓國中世韓中關係史 [Histoire des relations Corée-Chine durant le Moyen-Âge coréen], Hyeon, Séoul, 2007.
136. KIM Yŏngsu 金英수, *Kŏn'guk-ŭi chŏngch'i - Yŏmal sŏnch'o, hyŏngmyŏng-gwa munmyŏng chŏnhwan* 건국의 정치 - 여말선초, 혁명과 문명 전환 [La politique de construction étatique - Révolution et changement civilisationnel à la fin du Koryŏ et début du Chosŏn], Ihaksa 이학사, Seoul, 2000.
137. KIMURA Taku 木村拓, « Inshō » 印章 [Sceau], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon- Ajia no naka no kenminsen* 日明關係史研究入門 - アジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 491-495.
138. KINOSHITA Naoko 木下尚子, *13-14 seiki no Ryūkyū to Fukken* 13 ~ 14世紀の琉球と福建 [Les Ryūkyū des XIII^e - XIV^e siècles et le Fujian], Université de Kumamoto 熊本大学, Kumamoto, 2009.
139. KISHIDA Hiroshi 岸田祐之, *Daimyō ryōkoku no keizai kōzō* 大名領国の經濟構造 [La structure économique de la domination des provinces par les *daimyō*], Iwanami Shoten 岩波書店, Tōkyō, 2001.
140. KO Ūnmi 高銀美, « Dazaifu shugodokoro to gaikō - Dazaifu shugodokoro chō wo tegakari ni » 大宰府守護所と外交 - 大宰府守護所牒を手掛かりに [Le bureau du protecteur militaire du Dazaifu et les relations extérieures - À partir des documents diplomatiques du bureau du protecteur militaire du Dazaifu], in *Komonjogaku kenkyū* 古文書研究, n°73, juin 2012, p. 1-20.
141. KO Ūnmi 高銀美, « Kamak'ura makpu-ŭi ssūsima chang'ak-kwa taegoryŏ kwangye » 가마쿠라막부(鎌倉幕府)의 쓰시마(對馬)장악과 대고려관계 [L'emprise du *bakufu* de Kamakura sur Tsushima et les relations avec le Koryŏ], in *Journal of Asian Historical Studies* 동양사학연구, n°125, déc. 2013, p. 297-327.
142. KOBATAKE Hiromi 小畑弘己, « Senka » 錢貨 [La monnaie], in ŌBA Kōji 大庭康時 et al., *Chūsei toshi Hakata wo horu* 中世都市・博多を掘る [Excaver la ville médiévale de Hakata], Kaichōsha 海鳥社, Fukuoka, 2008, p. 147-154.
143. KOGA Toshiyasu 古賀稔康, « Aokata Monjo ni miru Kamakuraki no jitō - satajin - hyakujō » 青方文書にみる鎌倉期の地頭・沙汰人・百姓 [Les intendants domaniaux, seigneurs locaux et gens du commun durant le période de Kamakura à travers les

- Manuscripts de Aokata*], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°7, Geibundō 芸文堂, 1984, p. 43-55.
144. KOMATSU Katsusuke 小松勝助, « Tsushima ni denraisuru Chōsenhantōkei no kyōten » 対馬に伝来する朝鮮半島系の経典 [Les soutras de type coréen transmis à Tsushima], in SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitshō kōryūshi* 『中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippon-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2014, p. 240-257.
145. KONDO Tsuyoshi 近藤剛, « Heikoki shosai 'Taiwa rokunen nigatsuzuke Kōraikoku Kinshū bōgyoshi chōjō' ni tsuite » 平戸記所載泰和六年二月付高麗国金州防禦使牒状について [Au sujet de la 'Lettre du Lieutenant-Général de Kūmju au Koryō datée du 2^e mois de la 6^e année de l'ère Taiwa' contenue dans le *Heikoki*], in *Komonjogaku kenkyū* 古文書研究, n°70, novembre 2010, p. 18-36.
146. KURODA Seizō 黒田省三, « Chūsei Tsushima no chigyō keitai to Chōsen bōeki - Sōke hanmotsu utsushi no kenkyū » 中世対馬の知行形態と朝鮮貿易—宗家判物写の研究 — [La forme du droit de suzeraineté à Tsushima au Moyen Âge et le commerce avec le Chosŏn - Étude des *Sōke hanmotsu utsushi*], in *Kokushikan daigaku jinbungakukai kiyō* 国土館大学人文学会紀要, n°3, 1971, p. 69-125.
147. LI Kangyin 李康英, SCHOTTENHAMMER Angela (éd.), *the Ming Maritime Trade Policy in Transition, 1368 to 1567*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 2010.
148. LI Meizi 李美子, « 9shiji Zhongguo Jiangnan yanhai diqu yu Hanbandao xinan haiyu de haishang jiaoliu » 9 世紀中国江南沿海地区与韓半島西南海域的海上交流 [Les échanges maritimes du littoral du Jiangnan en Chine et de la zone côtière sud-ouest de la péninsule coréenne au 9^e siècle], in FONDATION POUR LA CULTURE ET L'ART DU CHŌLLA DU SUD 전남문화예술재단, CENTRE DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DU CHŌLLA DU SUD 전남문화재연구소, *Sŏnamhae chiyōk-ūi haesang kyoryu-wa kodae munhwa* 서남해지역의 해상교류와 고대문화 [Les échanges maritimes de la région du littoral sud-ouest et la culture antique], Hyeon 혜안, Seoul, 2014, p. 83-115.
149. LIN Hong 林宏, « Yuandai haiyun diming "Wanli changtan" kao » 元代海运地名“万里长滩”考 [Réflexion sur le toponyme du transport maritime de l'époque des Yuan "Wanli changtan"], in *Zhongguo lishi dili luncong* 中国历史地理论丛, vol. 33 n°128, 2018, p. 75-90.
150. MA Guang 马光, « Kaihai maoyi, ziran zaihai yu qihou bianqian - Yuandai Zhongguo yanhai de wohuan ji qi yuanyin xin tan », 开海贸易、自然灾害与气候变迁 — 元代中国沿海的倭患及其原因新探 [Commerce maritime libre, désastres naturels et changement climatique - Nouvel examen de la piraterie japonaise et de ses causes sur les côtes chinoises à l'époque Yuan], in *Journal de l'université de Qinghua (Philosophie et sciences sociales)* 清华大学学报 (哲学社会科学版), vol. 33, n°5, 2018, p. 61-73.
151. MATSUO Hiroki 松尾弘毅, « Chūsei kōki ni okeru Tabira-Hirado Maturashi no Chōsen tsūkō to gishi mondai » 中世後期における田平・平戸松浦氏の朝鮮通交と偽使問題 [Les échanges avec le Chosŏn des Matsura de Tabira et Hirado au bas Moyen Âge et le

- problème des fausses ambassades], in *Komonjo Kenkyū* 古文書研究, n°61, 2006, p. 28-47.
152. MATSUO Hiroki 松尾弘毅, « Chōsen ōchō no nihonjin kanri Hei Dōzen 朝鮮王朝の日本人官吏・平道全 [P'yōng Tojōn, fonctionnaire japonais de la cour du Chosōn], in SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitchō kōryūshi* 中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippon-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2014, p. 129-136.
153. MOMOKI Shirō 桃木至朗 (et al.), *Kaiiki Ajiashi no kenkyū nyūmon* 海域アジア史の研究入門 [Introduction à la recherche sur l'histoire de l'Asie maritime], Iwanami Shoten 岩波書店, Tōkyō, 2008, rééd. 2014.
154. MOMOKI Shirō 桃木至朗 (et al.), CH'OE Yōnsik 최연식 (trad.), *Haeyōk Asiasa yōngu immun* 해역아시아사 연구 입문 [Introduction à la recherche sur l'histoire de l'Asie maritime], Minsogwōn 민속원, Seoul, 2012.
155. MORI Asako 森朝子, KATAYAMA Mabi 片山まび, « Hakata shutsudo no Kōrai/Chōsen tōji no bunrui shian - Seisanchi hennen wo shiza to shite » 博多出土の高麗・朝鮮陶磁の分類試案—生産地編年を視座として— [Essai de classification des céramiques du Koryō et du Chosōn excavées à Hakata - Du point de vue de la datation des lieux de production], in *Hakata kenkyūshi* 博多研究誌, n°8, 2000, p. 41-71.
156. MORIMOTO Asako 森本朝子, « Hakata shutsudo no Tōnan Ajia tōjiki » 博多出土の東南アジア陶磁器 [Les céramiques d'Asie du Sud-est excavées à Hakata], in ŌBA Kōji 大庭康時 et al., *Chūsei toshi Hakata wo horu* 中世都市・博多を掘る [Excaver la ville médiévale de Hakata], Kaichōsha 海鳥社, Fukuoka, 2008, p. 132-136.
157. MORIHIRA Masahiko 森平雅彦, « Kōrai ni okeru Gen no jamuchi - rūtōno hitei wo chūshin ni » 高麗における元の站赤—ルートの比定を中心に [Les relais Yuan au Koryō - centré sur le positionnement des routes], in *Shien* 史淵 n°141, 2004, p. 79-116.
158. MORIHIRA Masahiko 森平雅彦, « Nichirei bōeki » 日麗貿易 [Le commerce Japon-Koryō], in ŌBA Kōji 大庭康時 et al., *Chūsei toshi Hakata wo horu* 中世都市・博多を掘る [Excaver la ville médiévale de Hakata], Kaichōsha 海鳥社, Fukuoka, 2008, p.100-105.
159. MORIHIRA Masahiko 森平雅彦 et all., *Chūkinsei no Chōsenhantō to kaiiki kōryū* 中近世の朝鮮半島と海域交流 [La péninsule coréenne et les circulations maritimes aux époques médiévales et pré-modernes], Kyūko shoin 汲古書院, Tōkyō, 2013.
160. MUN Ansik 문안식, « Paekche-ūi haesang saenghwal-gwa sin'ūido Sansō kobungun-ūi paegyōng » 백제의 해상생활과 신의도 상서고분군의 축조 배경 [L'activité maritime du Paekche et le contexte de la construction du groupe de tertres de Sangsō sur l'île de Sin'ūi], in FONDATION POUR LA CULTURE ET L'ART DU CHOLLA DU SUD 전남문화예술재단, CENTRE DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL DU CHOLLA DU SUD 전남문화재연구소, *Sōnamhae chiyōk-ūi haesang kyoryu-wa kodae munhwa* 서남해지역의 해상교류와 고대문화 [Les échanges maritimes de la région du littoral sud-ouest et la culture antique], Hyeon 혜안, Seoul, 2014, p. 117-178.

161. MUN Kilchu 문길주, *Koryō mal waegu-ŭi yōksa chirihakchōk koch'al* 고려 말 왜구의 역사지리학적 고찰 [Observations sur la géographie historique des pirates japonais à la fin du Koryō], Mémoire pour l'obtention du Master, réalisé sous la direction de Yi Young 李頌, Korea National Open University 한국방송통신대학교, 2016.
162. MUN Kyōnggho 문경호, « yōmal-sōnch'o cho'unchedo-ŭi yōnsok-kwa pyōnhwa » 여말선초 조운제도의 연속과 변화 [Continuités et changements du système de transport maritime des taxes à la fin du Koryō et début du Chosōn], in *Chibangsa-wa Chibang munhwa* 지방사와 지방사 문화, n°17, mai 2014, p. 65-102.
163. MUN Kyōnggho 문경호, *Koryō sidae chounjedo yōn'gu* 고려시대 조운제도 연구 [Recherches sur le système de transport de taxes de l'époque du Koryō], Hyeon 해안, Séoul, 2014.
164. MUN Kyōnggho 문경호, « Chosōn ch'ogi-ŭi cho'unchedo-wa T'ae'an Mado 4hosōn » 조선 초기의 조운제도와 태안 마도4호선 [Le système de transport maritime des taxes au début du Chosōn et le Mado n°4], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'ae'an Mado 4hosōn sujung palgul chosa pogosō* 태안 마도4호선 수중발굴조사 보고서 [Le Mado n°4 à T'ae'an - Rapport de fouilles sous-marines], Mokp'o, 2016, p. 392-409.
165. MURAI Shōsuke 村井章介, « Imagawa Ryōshun to Kami-Matsura ikki 今川了俊と上松浦一揆 [Imagawa Ryōshun et la ligue de Kami-Matsura], in *Nihon rekishi* 日本歴史, n°338, 11/1976, p. 24-42.
166. MURAI Shōsuke 村井章介, *Kokkyō wo koete - Higashi Ajia kaiiki sekai no Chūsei* 国境を越えて—東アジア海域世界の研究 [Au-delà des frontières - le Moyen Âge du monde maritime est-asiatique], Kōsō Shobō 校倉書房, Tōkyō, 1997.
167. MURAI Shōsuke 村井章介, *Chūsei Nihon no uchi to soto* 中世日本の内と外 [L'intérieur et l'extérieur du Japon médiéval], 筑摩書房, Tōkyō, 1999.
168. MURAI Shōsuke 村井章介 (éd.), *Nanbokuchō no dōran - Nihon no jidaishi 10* 南北朝の動乱—日本の時代史10 [Le conflit des cours du Sud et du Nord - Histoire des périodes du Japon 10], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2003.
169. MURAI Shōsuke 村井章介 (et al.), *Chūsei kōwan toshi iseki no ritchi-kankyō ni kansuru Nikkan hikaku kenkyū* 中世港湾都市の立地・環境に関する日韓比較研究 [Études comparatives nippon-coréennes du relief et de l'environnement des vestiges des villes portuaires médiévales], Rapport des résultats scientifiques des subventions de recherches de l'an 15 à l'an 19 de l'ère Heisei 平成15年度~平成19年度科学研究費補助金 研究成果報告書, Tōkyō, 2008, p. 90-106.
170. MURAI Shōsuke 村井章介, ARANO Yasunori 荒野泰典 et ISHII Masatoshi 石井正敏 (dir.), *Wakō to « Nihon kokuō »* 倭寇と「日本国王」 [Les wakō et le « Roi du Japon »], Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2010.
171. MURAI Shōsuke 村井章介, ARANO Yasunori 荒野泰典 et ISHII Masatoshi 石井正敏 (dir.), *Tsūkō - tsūshōken no kakudai* 通交・通商圏の拡大 [L'élargissement de la sphère de circulation et d'échanges marchands], Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2010.
172. MURAI Shōsuke 村井章介, *Nihon Chūsei kyōkaishiron* 日本中世境界史論 [Théorie sur

- l'histoire des frontières du Japon médiéval], Iwanami Shoten 岩波書店, Tōkyō, 2013.
173. MURAI Shōsuke 村井章介, *Chūsei shiryō to no taiwa* 中世資料との対話 [Conversations avec les sources médiévales], Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2014.
174. MURAI Shōsuke 村井章介, HASHIMOTO Yū 橋本雄, « Kenminsen no rekishi - Nichimin kankeishi no gaisetsu » 遣明船の歴史—日明関係史概説— [Histoire des navires d'ambassades aux Ming - Explication générale de l'histoire des relations Japon-Ming], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon- Ajia no naka no kenminsen* 日明関係史研究入門—アジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 3-39.
175. MUSEE D'HISTOIRE DE BONOTSU KISHINKAN 坊津歴史センター輝津館, *Kaiyō kairō - umi no michi* « Satsuma » 海洋回廊—海の道“薩摩”— [Le couloir marin - « Satsuma », sentier des mers], Minami Satsuma, 2014.
176. MUSEE DES SCIENCES MARITIMES 船の科学館, *Shiryō gaido 10, Bezaisen - Higakikaisen/Tarukaisen* 資料ガイド 10、弁才船—菱垣廻船/樽廻船 [Guide de la documentation 10, Bezaisen : Higakikaisen/Tarukaisen], Fondation pour la promotion des sciences maritimes du Japon 日本海事科学振興財団, Tōkyō, 2010.
177. MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU 九州歴史資料館, *Dazaifu shiseki - Shōwa 63nendo hakkutsu chōsa gaihō* 大宰府史跡—昭和 63 年度発掘調査概報 [Vestiges historiques de Dazaifu - Rapport general des fouilles de l'an 63 de l'ère Shōwa], Dazaifu, 1989.
178. MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU 九州歴史資料館, *Kanzeonji - Kōsatsu hen* 観世音寺—考察編 [Kanzeonji - observations], Dazaifu, 2007.
179. MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU 九州歴史資料館, *Kanzeonji - ibutsu hen I* 観世音寺—遺物編 I [Kanzeonji - objets I], Dazaifu, 2007.
180. MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU 九州歴史資料館, *Kanzeonji - ibutsu hen II* 観世音寺—遺物編 I I [Kanzeonji - objets II], Dazaifu, 2007.
181. MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU 九州歴史資料館, *Fukuoka no Shinbutsu no sekai - Kyūshū hokubu ni hana hiraita sinkō to zōkei* 福岡の神仏の世界—九州北部に華開いた信仰と造形 [Le monde des dieux et bouddhas de Fukuoka - Les croyances et créations qui ont fleuri dans Nord de Kyūshū], Dazaifu, 2014.
182. MUSEE NATIONAL DE KYONGJU 국립경주박물관, *Koryō sidae-ūi Kyōngju-nūn ōttōhaessūlkka ? - Kungnip Kyōngju pangmulgwan t'ūkpyōljōn 'Koryō sidae-ūi Kyōngju' kaech'oe* 고려시대의 경주는 어떠했을까? - 국립경주박물관 특별전 “고려시대의 경주” 개최 [Comment était Kyōngju à l'époque du Koryō ? - Inauguration de l'exposition 'Kyōngju à l'époque du Koryō' au Musée national de Kyōngju], 2016.
183. MUSEE NATIONAL DE KYUSHU 九州国立博物館, *Tsushima - Ihō ni miru kōryū no ashiato* 対馬—遺宝に見る交流の足跡 [Tsushima - Les traces des échanges vues dans les trésors du passé], Dazaifu, 2017.
184. MUSEE NATIONAL D'HISTOIRE JAPONAISE 国立歴史民俗博物館, *Higashi Ajia Chūsei kaidō - Kaishō, minato, chinbotsusen* 東アジア中世海道—海商・港・沈没船— [Les voies

- navigables en Asie orientale médiévale - Marchands, ports, épaves], Mainichi Sinbunsha毎日新聞社, Tōkyō, 2005.
185. MUSEE PREFECTORAL D'OKINAWA 沖縄県立博物館・美術館, *Suichū bunka isan - Umi ni shizunda rekishi no kakera* 水中文化遺産—海に沈んだ歴史のカケラ [Le patrimoine sous-marin - Fragments d'Histoire engloutis par la mer], Exposition spéciale, 2014.
186. NAGANUMA Kenkai 長沼賢海, « Wakō to bahan takarabune » 倭寇とバハン宝船 [Les pirates japonais et les navires à trésors *Bahan*], in *Shigakku Zasshi* 史学雑誌, n°30-2/5, 1919.
187. NAGATOME Hisae 永留久恵, *Nusumareta butsumō - Tsushima to toraibutsu no rekishi haikai* 盗まれた仏像—対馬と渡来仏の歴史背景 [Les statues bouddhiques volées - Contexte historique des statues bouddhiques étrangères à Tsushima], Kōrinsha shuppan kikaku 交隣舎出版企画, Tsushima, 2013.
188. NAKAJIMA Yoshiaki 中村楽章, « Ninbō ni okeru geisetsu taisei » 寧波における迎接体制 [Le système d'accueil à Ningbo], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon - Ajia no naka no kenminsen* 日明関係史研究入門—アジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 265-270.
189. NAKAMURA Hidetaka 中村栄孝, *Nissen kankeishi no kenkyū* 日鮮関係史の研究 [Recherches sur l'histoire des relations nippon-coréennes], 3 vol., Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1965, rééd. 1970.
190. NAKASATO Kigen 中里紀元, « zenki wakō to Matsuratō oyobi chūnan Kyūshū bushidan » 前期倭寇と松浦党及び中南九州武士団 [Les pirates japonais de la haute période et le Matsuratō, ainsi que les groupes guerriers du centre et du sud de Kyūshū], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°16, Geibundō 芸文堂, 1993, p. 93-102.
191. NAKAYAMA Kei 中山圭, « Amakusa ni okeru chūsei no kōryū - Amakusa no iseki shutsudo bōkeitōji kara- » 天草における中世の交流—天草の遺跡出土貿易陶磁から— [Les échanges au Moyen Âge à Amakusa - À partir des céramiques étrangères excavées sur les vestiges d'Amakusa], in *Jiki ryūtsū to Saikai chiiki* 磁器流通と西海地域, Ōsaka, 2011, p. 57-86.
192. NISHIKORI Tsutomu 錦織勤, « Heian jidai ni okeru San.in chihō no kaiun ni tsuite » 平安時代における山陰地方の海運について [Au sujet du transport maritime de la région du San.in à l'époque de Heian], in *Tottori daigaku kyōikugakubu kenkyū hōkoku* 鳥取大学教育学部研究報告, n°32, 1981, p. 53-69.
193. No Kyehyōn 盧啓鉉, *Koryō oegyosa* 高麗外交史 [Histoires des relations extérieures du Koryō], Kab'in ch'ulp'ansa 甲寅出版社, Séoul, 1994.
194. No Myōnggho 盧明鎬 et al., *Hanguk kodae chungse komunsō yōn'gu (sang) - kyogam yōkchu pyōn* 韓國古代中世古文書研究(上)—校勘譯註篇 [Recherche sur les manuscrits coréens anciens et médiévaux (vol.1) - Analyse comparée et annotations], Séoul Taehakkyo ch'ulp'anbu 서울대학교출판부, Séoul, 2000.

- 195.No Myōngho 盧明鎬, « 10-12segi T'amna-wa Koryō kukka » 10~12세기 탐라와 고려국가 [T'amna et l'État du Koryō du x^e au xiii^e siècle], in *Chejudo yōn'gu* 제주도연구, n°25, déc. 2005, p. 173-214.
196. ŌBA Kōji 大庭康時, « Kōkogaku kara mita Hakata no tenkai » 考古学から見た博多の展開 [Le développement de Hakata vu par l'archéologie], in ŌBA Kōji 大庭康時 et al., *Chūsei toshi Hakata wo horu* 中世都市・博多を掘る [Excaver la ville médiévale de Hakata], Kaichōsha 海鳥社, Fukuoka, 2008, p. 30-37.
197. ŌBA Kōji 大庭康時, « Shin'an chinbotsusen shutsudo mokkan no kisoteki kentō » 新安沈没船出土木簡の基礎的検討 [Analyse basique des étiquettes excavées sur l'épave de Sin'an], in *Hakata Kenkyūkaishi* 博多研究会誌, vol. 14, Fukuoka, 2017, p. 11-32.
198. ODA Fujio 小田富士雄, « Tsukushi-Kanzeonji tsūshi » 筑紫・観世音寺通史 [Histoire générale du Kanzeonji du Tsukushi], in MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU 九州歴史資料館, *Kanzeonji - Kōsatsu hen* 観世音寺—考察編 [Kanzeonji - observations], Dazaifu, 2007, p. 175-185.
199. OFFICE HISTORIOGRAPHIQUE DE L'HISTOIRE MILITAIRE DU MINISTRE DE LA MARINE 해군본부 전사편찬관실, *Hanguk haeyangsa* 韓國海洋史 [Histoire maritime de la Corée], 海軍本部 戰史編纂官室, Séoul, 1955.
200. OGAWA Mitsuhiro 小川光彦, "The Iron Grapnel Supposed to Belong to the Sinan Shipwreck and Other Anchors in East Asia", in ASIAN RESEARCH INSTITUTE OF UNDERWATER ARCHEOLOGY, *ARIUA Newsletter*, n°7, Fukuoka, septembre 2018, p. 2-10.
201. ŌISHI Kazuhisa 大石一久, « Sekitōrui kara mita chūsei Tsushima no yōsō » 石塔類から見た中世対馬の様相 (« L'aspect de Tsushima au Moyen Âge vu à travers les stupas »), in SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitchō kōryūshi* 中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippon-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2014, p. 202-221.
202. OKAMOTO Hiromichi 岡本弘道, « Mindaishi no tenkai to taigai kankei » 明代史の展開と対外関係 [Les développements de l'histoire des Ming et les relations extérieures], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon- Ajia no naka no kenminsen* 日明関係史研究入門—アジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 93-100.
203. OKAZAKI Jōji 岡崎譲治, « Tsushima-Iki no kinkōhin » 対馬・壱岐の金工品 [Les objets de l'artisanat du métal de Tsushima et Iki], in *Bukkyō Geijutsu* 仏教芸術, n°95, 03/1975, p. 70-85.
204. OMOTE Keiichi 尾本恵市, HAMASHITA Takeshi 浜下武志 et al., *Umi no Ajia 5 - Ekkyō suru nettowāku* 海のアジア 5—越境するネットワーク [L'Asie maritime 5 - Des réseaux au-delà des frontières], Iwanami Shoten 岩波書店, Tōkyō, 2001.

205. OSA Setsuko 長節子, « Matsuratō kenkyū to Chōsen shiryō » 松浦党研究と朝鮮史料 [La recherche sur le Matsuratō et les sources coréennes], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°7, Geibundō 芸文堂, 1984, p. 20-36.
206. OSA Setsuko 長節子, *Chūsei Nitchō kankei to Tsushima* 中世日朝関係と対馬 [Les relations nippon-coréennes et Tsushima au Moyen Âge], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1987.
207. OSA Setsuko 長節子, *Chūsei kokkyō kaiiki no wa to Chōsen* 中世国境海域の倭と朝鮮 [Les Japonais des zones maritimes frontalières au Moyen Âge et le Chosŏn], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2002.
208. ŌTA Kōki 太田弘毅, « Wakō ni yoru Kōrai sōsen shūgeki ni tsuite » 倭寇による高麗漕船襲撃について [Au sujet des attaques de convois de taxes du Koryō par les pirates japonais], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°14, Geibundō 芸文堂, 1994, p. 4-19.
209. ŌTA Kōki 太田弘毅, « Kōrai no bōwasaku toshite no kōbō mondai » 高麗の防倭策としての江防問題 [Le problème de la défense des fleuves comme défenses anti-japonaises au Koryō], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°15, Geibundō 芸文堂, 1995, p. 4-19.
210. ŌTA Kōki 太田弘毅, *Wakō – shōgyō- gunjishiteki kenkyū* 倭寇—商業・軍事史的研究 [Pirates japonais : recherche sur l'histoire de leurs activités commerciales et militaires], Harukazesha 春風社, 2002.
211. ŌTA Yukio 太田由紀夫, « Toraisen to chūsei no keizai » 渡来錢と中世の経済 [La monnaie importée et l'économie médiévale], in MURAI Shōsuke 村井章介, ARANO Yasunori 荒野泰典 et ISHII Masatoshi 石井正敏 (dir.), *Wakō to « Nihon kokuō »* 倭寇と「日本国王」 [Les wakō et le « roi du Japon »], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2010, p. 161-186.
212. PAK Chonggi 朴宗基, « Koryō mal waegu-wa chibangsahoe » 고려 말 왜구와 지방사회 [Les pirates japonais de la fin du Koryō et la société provinciale], in *Hanguk chungsesa yōngu* 한국 중세사 연구, n°24, 2006, p. 173-207.
213. PAK Hyōng-sun 朴亨順, « Kohŭng Undaeri Punch'ōngsagi-ūi Hyōnghwanggwa sōngkyōk – Undaeri 7horül chungsimūro » 高興 雲垓里 粉青沙器의 現況과 性格 - 雲垓里 7號를 中心으로 - [Etat actuel et caractère des céramiques *punch'ōng* de Undaeri à Kohŭng - Centré sur le Undae-ri n°7], in *Chesamhoe Kohŭng Undaeri punch'ōngsagi kukche haksul taehoe « Tongbug'a punjang punch'ōngsagi ūi pyōnch'ōngwa Kohŭng Undaeri punjang punch'ōngsagi ūi ūimi »* 第3回 高興 雲垓里 粉青沙器 國際學術大會 <東北亞 粉粧粉青沙器의 變遷과 高興 雲垓里粉粧粉青沙器의 意味> [Actes du troisième colloque international sur les céramiques *punch'ōng* de Kohŭng Undaeri « Évolution des céramiques *punch'ōng* en Asie du Nord-est et signification des *punch'ōng* de Kohŭng Undaeri »], Kohŭng, 2017, p. 147-167.
214. PAK Hyōnmo 朴顯模, Yi Myōnghun 이명훈 (et al.), *Chosŏn ch'oego ūi oegyogwan Yi Ye* 조선 최고의 외교관 이에 [Le plus grand des diplomates du Chosŏn, Yi Ye], Sōhaemunjip 서해문집, Séoul, 2010.

215. PAK Wŏnho 朴元熈, *Myŏngch'ŏ Chosŏn kwan'gyesa yŏn'gu* 明初朝鮮關係史研究 [Recherches sur l'histoire des relations avec le Chosŏn au début des Ming], Ilchogak 一潮閣, Séoul, 2002.
216. PAK Yong'un 박용운, *Koryŏ sidaesa* 고려시대사 [Histoire de l'époque du Koryŏ], Iljisa 일지사, Séoul, 2008, réed. 2010.
217. PENG Shanguo 彭善国, « Zhongguo chutou Gaoli qingci shulun » 中国出土高丽青瓷述论 [Commentaire sur les céladons du Koryŏ excavés en Chine], in Bianjiang Kaogu yanjiu 边疆考古研究, vol. 14, 2013, p. 181-191.
218. PYON T'aebyŏn 邊太變, *Koryŏsa ūi yŏngu* 「高麗史」의 研究 [Recherches sur le Koryŏsa], Samyŏngsa 三英社, 1982, reed. 1984.
219. SAEKI Kōji 佐伯弘次, « Chūsei Tsushima Kaimin no dōkō » 中世対馬海民の動向 [Tendances des gens de mer de Tsushima au Moyen Âge], in AKIMICHI Tomoya 秋道智弥 et al., *Ama no sekai* 海人の世界 [Le monde des gens de mer], Dōbunkan shuppan 同文館出版, Tōkyō, 1998, p. 116-131.
220. SAEKI Kōji 佐伯弘次, « Chūsei no Ozaki chiiki to Sōdashi » 中世の尾崎地域と早田氏 [La zone de Ozaki au Moyen Âge et le clan Sōda], in ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION DU PATRIMOINE CULTUREL DE MIZUSHIMACHO DE LA PREFECTURE DE NAGASAKI 長崎県美津島町文化財保護協会, *Mizusaki (Kariyado) iseki - Nagasakiken kinkyū koyō taisaku jigyō ni tomonau maizō bunkazai hakkutsu chōsa hōkokusho* 水崎（仮宿）遺跡—長崎県緊急雇用対策事業に伴う埋蔵文化財発掘調査報告書 [Les vestiges de Mizusaki (Kariyado) - Rapport d'excavation du patrimoine enfoui accompagnant une opération pour l'emploi urgent de la préfecture de Nagasaki], 2001, p. 42-48.
221. SAEKI Kōji 佐伯弘次, *Mongoru shūrai no shōtotsu* モンゴル襲来の衝突 [Le choc des invasions mongoles], Chūō Kōron Shinsha 中央公論新社, Tōkyō, 2003.
222. SAEKI Kōji 佐伯弘次, *Iki, Tsushima to Matsura hantō - Kaidō no Nihonshi* 壱岐・対馬と松浦半島—街道の日本史 [Iki, Tsushima et la péninsule de Matsura - Histoire des routes japonaises], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2006.
223. SAEKI Kōji 佐伯弘次, *Tsushima to kaikyō no chūseishi - Nihonshi riburetto 77* 対馬と海峡の中世史—日本史リブレット77 [Histoire médiévale de Tsushima et du détroit - Livret d'histoire japonaise 77], Yamakawa shuppansha 山川出版社, Tōkyō, 2008.
224. SAEKI Kōji 佐伯弘次, « Hakata to Neiha » 博多と寧波 [Hakata et Ningbo], in MURAI Shōsuke 村井章介, ISHII Masatoshi 石井正敏, ARANO Yasunori 荒野泰典 (ed.), *Tsūkō-Tsūshōken no kakudai* 通交・通商圏の拡大 [L'aggrandissement de la sphère de circulation et de commerce], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2010, p. 138-164.
225. SAEKI Kōji 佐伯弘次 et al., *Chūsei no Tsushima - hito, mono, bunka no egakidasu nitchō kōryūshi* 中世の対馬—ヒト・モノ・文化の描き出す日朝交流史 [Tsushima au Moyen Âge - l'histoire des relations nippon-coréennes dessinée par les gens, objets et cultures], Bensei shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2014.
226. SAEKI Kōji 佐伯弘次, « Sōkin ichizoku » 宗金一族 [Sōkin et sa famille], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon - Ajia no naka no kenminsen*

- 日明関係史研究入門－アジアの中の遣明船 [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tokyo, 2015, p.134-138.
- 227.SAEKI Kōji 佐伯弘次, « HIRAKATA Yoshihisa kō » 平方吉久考 [Réflexion sur HIRAKATA Yoshihisa], in *Hakata kenkyūkaishi* 博多研究会誌, n°14, 2017, p. 33-41.
- 228.SAKUMA Shigeo 佐久間重男, *Nichimin kankeishi no kenkyū* 日明関係史の研究 [Recherches sur les relations entre les Ming et le Japon], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1992.
- 229.SASAYAMA Haruki 笹山晴生, « Bunken kara mita Kanzeonji » 文献から見た観世音寺 [Le Kanzeonji vu par les documents], in MUSEE HISTORIQUE DE KYUSHU 九州歴史資料館, *Kanzeonji - Kōsatsu hen* 観世音寺—考察編 [Kanzeonji - observations], Dazaifu, 2007, p. 191-198.
- 230.SATO Ichirō 佐藤一郎, « Kōrai to Hakata - Heian kōki no shutsudo shiryō kara » 高麗と博多—平安後期の出土遺物から [Le Koryō et Hakata - À partir des reliques de la fin de Heian], in *Kenkyū kiyō* 研究紀要, n°16, Fukuoka, 2006, p. 15-25.
- 231.SATO Shin'ichi 佐藤進一, *Nihon no rekishi 9 - Nanbokuchō no dōran* 日本の歴史9—南北朝の動乱 [Histoire du Japon 9 - Le conflit des cours du Sud et du Nord], Chūkō Bunko 中公文庫, Tōkyō, 1974, rééd. 2008.
- 232.SATO Shin'ichi 佐藤進一, *Sinpan Komonjogaku nyūmon* 新版 古文書学入門 [Nouvelle édition - Introduction à l'étude des manuscrits anciens], Presses Universitaires de l'Université Hōsei 法政大学出版局, 1997, rééd. 2003.
- 233.SEKI Shūichi 関周一, « Chūsei kōki ni okeru 'Tōjin' wo meguru ishiki » 中世後期における唐人をめぐる意識 [Perceptions autour des « Tōjin » durant le bas Moyen Âge], in TANAKA Takeo 田中健夫 (ed.), *Zenkindai no Nihon to higashi Ajia* 前近代の日本と東アジア [Le Japon pré-moderne et l'Asie orientale], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tokyo, 1995, p. 61-77.
- 234.SEKI Shūichi 関周一, « Ri Ryō cho *Wakō to Nichirei kankeishi* » 李領著 『倭寇と日麗関係史』 [Les pirates japonais et l'histoire des relations Koryō-Japon, par Yi Young], in *Nihon rekishi* 日本歴史, n°630, 11/2000, p. 117-119.
- 235.SEKI Shūichi 関周一, *Chūsei Nitchō kaiikishi no kenkyū* 中世日朝海域史の研究 [Recherches sur l'histoire zones maritimes coréano-nippones au Moyen Âge], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2002.
- 236.SEKI Shūichi 関周一, « Chūsei Tsushima no kaeki to shoryō » 中世対馬の課役と所領 [Les impôts et taxes et les domaines de Tsushima au Moyen Âge], in CENTRE DE RECHERCHES SUR LA CULTURE RIZICOLE DE L'UNIVERSITE DE WASEDA 早稲田大学水稻文化研究所, *Umi no kurosurōdo Tsushima - 21seiki COE puroguramu kenkyūsho* 海のクロスコールド対馬—21世紀COEプログラム研究集成 [Tsushima, carrefour des mers - Recueils d'études du programme COE 21^e siècle], Yūzankaku 雄山閣, Tōkyō, 2007, p. 159-192.
- 237.SEKI Shūichi 関周一, « 'Chūka' no saiken to Nanbokuchō nairan » 中華の再建と南北朝内乱 [La reconstruction de 'l'ordre sinocentrique' et le conflit intérieur des cours du Sud et du Nord], in MURAI Shōsuke 村井章介, ARANO Yasunori 荒野泰典 et

- ISHII Masatoshi 石井正敏 (dir.), *Wakō to « Nihon kokuō » 倭寇と「日本国王」* [Les wakō et le « roi du Japon »], Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2010, p. 81-106.
238. SEKI Shūichi 関周一, *Tsushima to wakō – Kyōkai ni ikiru chūseibito 対馬と倭寇—境界に生きる中世びと* [Tsushima et les pirates japonais – Les gens du Moyen Âge sur la frontière], Kōshi Shoin Sensho 高志書院選書, Tōkyō, 2012.
239. SEKI Shūichi 関周一, *Chōsenjin no mita chūsei Nihon 朝鮮人のみた中世日本*, [Le Japon médiéval vu par les Coréens], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2013.
240. SEKI Shūichi 関周一, *Chūsei no karamono to denrai gijutsu 中世の唐物と伝来技術* [Les objets étrangers et la transmission des techniques au Moyen Âge], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2015.
241. SEKI Shūichi 関周一, « Kusuba Sainin » 楠葉西忍 [Kusuba Sainin], in MURAI Shōsuke 村井章介 et al., *Nichimin kankeishi kenkyūnyūmon- Ajia no naka no kenminsen 日明関係史研究入門—アジアの中の遣明船* [Introduction à la recherche sur l'histoire des relations Japon - Ming - Les navires d'ambassades aux Ming et l'Asie], Bensei Shuppan 勉誠出版, Tōkyō, 2015, p. 138-142.
242. SEKI Shūichi 関周一, « Jūyonseiki zenpan no Minami Kyūshū ni okeru kaiiki kōryū no hen'yō – sōron to kaizoku wo chūshin ni » 十四世紀前半の南九州における海域交流の変容—相論と海賊を中心に— [L'évolution des échanges maritimes au sud de Kyūshū dans la première moitié du XIV^e siècle – centré sur les disputes et la piraterie], in *Miyazakiken chiikishi kenkyū 宮崎県地域史研究*, n°31, juin 2015, p. 10-23.
243. SEKI Shūichi 関周一, « Kōrai ōchō makki-Chōsen ōchō shoki no tainichi shisetsu » 高麗王朝末期・朝鮮王朝初期の対日使節 [Les ambassades au Japon la fin de la fin du Koryō et du début du Chosŏn], in *Nenpō chōsengaku 年報 朝鮮學*, n°18, Fukuoka (Université de Kyūshū), 12/2015, p. 1-17.
244. SEKI Shūichi 関周一, « Kaizoku no chōryō to Higashi Ajia no seijō » 海賊の跳梁と東アジアの政情 [L'essor de la piraterie et la situation géopolitique de l'Asie orientale], in NAKAJIMA Keiichi 中島圭一 (éd.), *Jūyonseiki no rekishigaku - aratana jidai he no kiten 十四世紀の歴史学—新たな時代への起点* [L'historiographie du XIV^e siècle - le tournant vers une époque nouvelle], Kōshi Shoin 高志書院, 2016, p. 31-57.
245. SEKI Shūichi 関周一, « Kaiiki kōryū no ninaite wajin-wakō » 海域交流の担い手 倭人・倭寇 [Japonais, pirates japonais - Les porteurs des échanges maritimes], in *Kyūshū rekishi kagaku 九州歴史科学*, vol. 44, 12/2016, p. 79-101.
246. SEKI Shūichi 関周一, *Nitchō kankeishi 日朝関係史* [Histoire des relations nippon-coréennes], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2017.
247. SENO Seiichirō 瀬野精一郎, *Matsuratō kenkyū to sono kiseki 松浦党研究とその軌跡* [La recherche sur le Matsuratō et ses empreintes], Seishi shuppan 青史出版, Tōkyō, 2010.
248. SENO Umakuma 瀬野馬熊, « Imagawa Ōuchi nishi to Chōsen to no kankei » 今川大内二氏と朝鮮との関係 [Imagawa et Ōuchi et les relations avec la Corée], in *Chōsen shigaku 朝鮮史學*, n°1-3, 1926.

249. SETA Katsuya 瀬田勝哉, *Rakuchū rakugai no gunzō – ushinawareta Chūsei Kyōto e* [増補] 洛中洛外の群像 – 失われた中世京都へ [Groupes intramuros et extramuros – vers le Kyōto médiéval perdu (revu et augmenté)], Heibonsha 平凡社, Tōkyō, 2009.
250. SHIBATA Keiji 柴田恵司, « Kodai no fune to kōkai gijutsu » 古代の船と航海技術 [Navires et techniques de navigation à l'époque ancienne], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°7, Geibundō 芸文堂, 1984, pp. 4-19.
251. SHIROZU Satoshi 白水智, « Nishi no umi no bushidan, Matsuratō » 西の海の武士団・松浦党 [Le groupe de guerriers de la mer de l'Ouest, Matsuratō], in AMINO Yoshihiko 網野善彦 (et al.), *Umi to rettō bunka 4 - Higashi shinakai to Saikai bunka* 海と列島文化4 – 東シナ海と西海文化 [La mer et la culture de l'archipel 4 - La mer de Chine orientale et la Culture du Saikai], Shōgakkan 小学館, Tōkyō, 1992, p. 206-248.
252. SOCIETE POUR L'HISTOIRE DES RELATIONS NIPPO-COREENNES 한일관계사학회, *T'ongsinsa Yi Ye-wa han'il kwan'gye* 통신사 李藝와 한일관계 [L'ambassadeur Yi Ye et les relations nippo-coréennes], Saeroun Saramdül 새로운사람들, Seoul, 2006.
253. SON Hongnyōl 孫弘烈, « Koryō malgi-ūi waegu » 高麗末期의 倭寇 [Les pirates japonais de la fin du Koryō], in *Sahakchi* 사학지, n°9, 1975, p. 23-60.
254. SON Sūngch'ōl 孫承喆, *Chosŏn sidae Han'il kwangyesa yon'gu* 朝鮮時代韓日關係史研究 [Recherches sur les relations nippo-coréennes à l'époque du Chosŏn], Chisōng-ūi Saem 지성의 샘, Séoul, 1994.
255. SUGIMOTO Hisao 杉本尚雄, *Kikuchi uji sandai* 菊池氏三代 [Trois générations des Kikuchi], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1966, rééd. 1973.
256. SUMIDA Shōichi 住田正一, *Kaisen Shikimoku no kenkyū* 廻船式目の研究 [Recherches sur le Kaisen Shikimoku], Tōyōdō 東洋堂, Tōkyō, 1942.
257. SUN Jian 孫鍵, « Nantai yihao chenchuan kaogu » 南海 I 號沈船考古 [L'archéologie de l'épave Nantai 1], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, INSTITUT DE RECHERCHE SUR LA CULTURE INSULAIRE DE L'UNIVERSITE DE MOKP'Ō 목포대학교 도서문화연구원, *Asia T'aep'yōngyang net'ūwōk'ūwa sujung munhwa yusan* 아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산 [Les réseaux Asie-Pacifique et le patrimoine sous-marin], *Sin'ansŏn palgul 40chunyōn kinyōm kukche haksultaehoe* 신안선 발굴 40 주년 기념 국제학술대회 [Colloque international commémorant le 40^e anniversaire de l'excavation du Sin'an], Mokp'o, 2016, p. 385-421.
258. SUZUKI Kazuhiro 鈴木和博, YOGO Setsuo 與語節生, KATO Takenori 加藤丈典, WATANABE Makoto 渡辺誠, « Hakatawan, Shikanoshima de hakken sareta genbugansitsu ikariishi no sanchi » 博多湾、志賀島で発見された玄武岩質礎石の産地 [Provenance du jât d'ancre en hawaiiite découvert Shikanoshima, dans la baie de Hakata], in *Nagoya daigaku hakubutsukan hōkoku* 名古屋大学博物館報告 [Bulletin du Musée de l'Université de Nagoya], n°16, 2000, p. 1-10.
259. TAKAHASHI Kimiaki 高橋公明, « Chūsei Higashi Ajia kaiiki ni okeru kaimin to kōryū - Saishūtō wo chūshin to shite » 中世東アジア海域における海民と交流 – 濟州を道中心として [Les gens de mer et les échanges en Asie orientale maritime à l'époque

- médiévale - centré sur la province de Cheju], in *Nagoya daigaku bungakubu kenkyū ronshū* 名古屋大学文学部研究論集., « Shigaku » 史学 [Histoire], n°33, 1987, p. 175-194.
260. TAKAHASHI Kimiaki 高橋公明, « Chūsei no kaiiki sekai to Saishūtō » 中世の海域世界と濟州島 [Le monde maritime du Moyen Âge et l'île de Cheju], in AMINO Yoshihiko 網野善彦 (et al.), *Umi to rettō bunka 4 - Higashi shinakai to Saikai bunka* 海と列島文化 4 - 東シナ海と西海文化 [La mer et la culture de l'archipel 4 - La mer de Chine orientale et la Culture du Saikai], Shōgakkan 小学館, Tōkyō, 1992, p. 163-205.
261. TAMAMURA Takeji 玉村竹二, « Toware no Minjin Chō Tokuren » 囚はれの明人張徳廉 [Zhang Delian, le Chinois captif], in *Nihon zenshūshi ronshū kanjō* 日本禅宗史論集 卷上 [Compilation d'articles sur l'histoire de l'école Zen japonaise vol. 1], Shibunkaku shuppan 思文閣出版, Kyōto, 1976, p. 399-407.
262. TAMURA Hiroyuki 田村洋幸, *Chūsei Nitchō bōeki no kenkyū* 中世日朝貿易の研究 [Recherches sur le commerce nippon-coréen au Moyen Âge], Sanwa Shobō 三和書房, Tōkyō, 1967.
263. TANAKA Katsuko 田中克子, « Chūgoku tōjiki » 中国陶磁器 [Les céramiques chinoises], in ŌBA Kōji 大庭康時 et al., *Chūsei toshi Hakata wo horu* 中世都市・博多を掘る [Excaver la ville médiévale de Hakata], Kaichōsha 海鳥社, Fukuoka, 2008, p. 112-127.
264. TANAKA Katsuko 田中克子, « Kankoku Taian Matō kaiiki shutsudo chūgoku tōjiki kara mita Higashi Ajia kaiiki kaijō bōeki no ichiyōsō » 韓国泰安馬島海域出土中国陶磁器から見た東アジア海域海上貿易の一樣相 [Un aspect des échanges maritimes en Asie orientale vu par les céramiques chinoises retrouvées T'aean Mado, en Corée du Sud], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *T'aean Mado ch'ulsu chungguk tojagi* (태안마도 출수 중국도자기) [Céramiques chinoises excavées à T'aean - Mado], Mokp'o, 2013, p. 210-237.
265. TANAKA Takeo 田中健夫, « Jakō no heso » 麝香の臍 [Musc], in *Nihon rekishi* 日本歴史, n°39, 1951, p. 34-35.
266. TANAKA Takeo 田中健夫, *Chūsei kaigai kōshōshi no kenkyū* 中世海外交渉史の研究 [Recherches sur l'histoire des négociations avec l'étranger au Moyen-Âge], Tōkyō University Press 東京大学出版会, Tōkyō, 1959, rééd. 2002.
267. TANAKA Takeo 田中健夫, *Wakō to kangō bōeki* 倭寇と勘合貿易 [Les pirates japonais et le commerce des étiquettes], Nihon Rekishi Shinsho 日本歴史新書, Tōkyō, 1966.
268. TANAKA Takeo 田中健夫, *Chūsei taigai kankeishi* 中世対外関係史 [Histoire des relations extérieures au Moyen-Âge], Tōkyō University Press 東京大学出版会, Tōkyō, 1975, rééd. 2002.
269. TANAKA Takeo 田中健夫, *Wakō, umi no rekishi* 倭寇—海の歴史 [Pirates japonais : Une histoire de la mer], Kyōikusha 教育社, Tōkyō, 1982.
270. TANAKA Takeo 田中健夫 (ed.), *Zenkindai no Nihon to higashi Ajia* 前近代の日本と東アジア [Le Japon pré-moderne et l'Asie orientale], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1995.

271. TANAKA Takeo 田中健夫, *Higashi Ajia tsūkōken to kokusai ninshiki* 東アジア通交圏と国際認識 [La sphère de circulation est-asatique et la conscience internationale], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1997.
272. TANIMURA Masayuki 谷村正行, « Chūseiki no Gotō rettō (sono ichi) » 中世紀の五嶋列島 (其の一) [L'archipel des Gotō au Moyen Âge (n°1)], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°7, Geibundō 芸文堂, 1984, p. 37-41.
273. TANIMURA Masayuki 谷村正行, « Gotō rettō no chūseishi (11) » 五嶋列島の中世史 (十一) [Histoire de l'archipel des Gotō au Moyen Âge (11)], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°19, Geibundō 芸文堂, 1996, p. 120-135.
274. TANIMURA Masayuki 谷村正行, « Gotō rettō no chūseishi (12) » 五嶋列島の中世史 (十二) [Histoire de l'archipel des Gotō au Moyen Âge (12)], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°20, Geibundō 芸文堂, 1997, p. 135-145.
275. TERAJI Jun 寺地遵, « Hō Kokuchin seiken no seikaku - Sōgenki Daishū Kōgenken jijō sobyō » 方国珍政権の性格—宗元期台州黄巖県事情素描、第三篇— [Caractère du pouvoir de Fang Guozhen - Esquisse de la situation du district de Huangyan aux époques Song et Yuan, 3^e volume], in *Shigakukenyū* 史学研究, n°223, 1999, p. 22-40.
276. TOKUDOME Daisuke 徳留大輔, « Nihon shutsudo no Chūgokusan seiji no dōkō » 日本出土の中国産青磁の動向 [Tendances des céladons chinois excavés au Japon], in *Hiraizumi bunka kenkyū sentā nenpō* 平泉文化研究センター年報 [Bulletin annuel du centre de recherches sur la culture de Hiraizumi], Université de Iwate 岩手大学, 2013, p. 19-27.
277. TOMIOKA Yukimasa 富岡行昌, « Shōnishi to Matsuratō (1) » 少弐氏と松浦党 (一) [Le clan Shōni et le Matsuratō (1)], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°12, Geibundō 芸文堂, 1989, p. 16-39.
278. TOMIOKA Yukimasa 富岡行昌, « Shōnishi to Matsuratō (2) » 少弐氏と松浦党 (二) [Le clan Shōni et le Matsuratō (2)], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°13, Geibundō 芸文堂, 1990, p. 64-75.
279. TOMIOKA Yukimasa 富岡行昌, « Shōnishi to Matsuratō (3) » 少弐氏と松浦党 (三) [Le clan Shōni et le Matsuratō (3)], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°14, Geibundō 芸文堂, 1991, p. 39-47.
280. TOMIOKA Yukimasa 富岡行昌, « Shōnishi to Matsuratō (4) » 少弐氏と松浦党 (四) [Le clan Shōni et le Matsuratō (4)], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°15, Geibundō 芸文堂, 1992, p. 36-53.
281. TOMIOKA Yukimasa 富岡行昌, « Sashishi no keishō ni tsuite » 佐志氏の継承について [Concernant la succession des Sashi], in *Matsuratō kenkyū* 松浦党研究 [Recherches sur le Matsuratō], n°19, Geibundō 芸文堂, 1996, p. 40-48.
282. TSUBOI Ryōhei 坪井良平, *Chōsengane* 朝鮮鐘 [Cloches de Corée], Kadogawa shoten 角川書店, Tōkyō, 1974.
283. TSUBOI Ryōhei 坪井良平, « Tsushima no kinkōhin » 對馬の金工品 [Les objets de l'artisanat du métal à Tsushima], in *Tsushima fūdōki* 對馬風土記, n°12, 1975.

284. TSUKAMOTO Aki 塚本明, *Jingū kōgō densetsu to kinsei Nihon no Chōsenkan* 神功皇后伝説と近世日本の朝鮮観 [La légende de l'impératrice Jingū et la perception du Chosŏn à l'époque d'Edo], in *Shirin* 史林, n°79(6), novembre 1996, p. 819-851.
285. TSURUTA Kei 鶴田啓, *Tsushima kara mita nitchō kankei* 対馬からみた日朝関係 [Les relations nipponico-coréennes vues par Tsushima], *Nihonshi ribureto* 41, Yamakawa Shuppansha 山川出版社, Tōkyō, 2006.
286. UEZATO Takashi 上里隆史, « Ryūkyū no daikōeki jidai » 琉球の大交易時代 [La grande époque des échanges des Ryūkyū], in MURAI Shōsuke 村井章介, ARANO Yasunori 荒野泰典 et ISHII Masatoshi 石井正敏 (dir.), *Wakō to « Nihon kokuō »* 倭寇と「日本国王」 [Les wakō et le « roi du Japon »], Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2010, p. 134-160.
287. UEZATO Takashi 上里隆史, *Umi no ōkoku, Ryūkyū - « Kaiiki Ajia » kusshi no kōeki kokka no jitsuzō* 海の王国・琉球—海域アジア屈指の交易国家の実像 [Les Ryūkyū, royaume de la mer - La réalité d'un Etat marchand de premier ordre en « Asie maritime »], Yōsensha 洋泉社, Tōkyō, 2012.
288. UEZATO Takashi 上里隆史, *Shōshi to shurijō* 尚氏と首里城 [Les Shō et le château de Shuri], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 2016.
289. USUI Nobuyoshi 臼井信義, *Ashikaga Yoshimitsu* 足利義満 [Ashikaga Yoshimitsu], Yoshikawa Kōbunkan 吉川弘文館, Tōkyō, 1960, rééd. 1974.
290. WADA Hisanori 和田久徳, *Ryūkyū ōkoku no keisei - sanzan tōitsu to sono zengo* 琉球王国の形成—三山統一とその前後— [La formation du royaume des Ryūkyū - Autour de la période de l'unification des trois royaumes-], Gaju Shorin 榕樹書林, Okinawa, 2006.
291. XI Longfei 席龍飛 et HE Guowei 何國衛, « Dui Quanzhouwan chutu de Songdai haichuan ji qi fuyuan chidu de tantao » 對泉州灣出土的宋代海船及其復原尺度的探討 [Examen du navire hauturier Song excavé dans la baie de Quanzhou et reconstitution de ses dimensions], in MUSEE PROVINCIAL DU FUJIAN SUR L'HISTOIRE DES ECHANGES INTERNATIONAUX DE QUANZHOU 福建省泉州海外交通史博物館, *Quanzhouwan Songdai haichuan fajue yu yanjiu* 泉州灣宋代海船發掘与研究 [Excavation et recherche sur le navire hauturier de l'époque Song de la baie de Quanzhou], Haiyang Chubanshe 海洋出版社, Beijing, 1987, p. 87-101.
292. YAMAMOTO Ezō 山本愛三, « Chinkō densetsu no shima - Kōrai Sone chōsa no omoide » 沈降伝説の島・高麗曾根調査の思い出 [La légende de l'île engloutie - souvenir de l'enquête à Kōrai Sone], in *Newsletter of the Kyushu and Okinawa society for underwater archaeology*, vol. 2 n°4, mai 1993, p. 4-8.
293. YAMAMURA Nobuhide 山村信榮, « Dazaifu » 大宰府 [Dazaifu], in ŌBA Kōji 大庭康時 et al., *Chūsei toshi Hakata wo horu* 中世都市・博多を掘る [Excaver la ville médiévale de Hakata], Kaichōsha 海鳥社, Fukuoka, 2008, p. 56-60.
294. YAMAUCHI Shinji 山内晋次, « Nihon rettō to kaiiki sekai » 日本列島と海域世界 [L'archipel japonais et le monde maritime], in MOMOKI Shirō 桃木至朗 et al., *Kaiiki Ajiashi no kenkyū nyūmon* 『海域アジア史の研究入門 [Introduction à la recherche

- sur l'histoire de l'Asie maritime], Iwanami Shoten 岩波書店, Tokyo, 2008, réed. 2014, p. 39-47.
295. YAMAUCHI Yuzuru 山内譲, *Chūsei no minato to kaizoku* 中世の港と海賊 [Les ports du Moyen Âge et les pirates], Hōseidaigaku Shuppanyoku 法政大学出版局, Tōkyō, 2011.
296. YANG Chonghyōn 양중현, « Ok'inawa ch'ult'o Ryuk'yugiwa-wa Kyōngju ch'ult'o Koryōgiwa pigyo kōmt'o » 오키나와 출토 류큐기와와 경주 출토 고려기와 비교검토 [Examen comparatif des tuiles des Ryūkyū excavées à Okinawa et des tuiles du Koryō excavées à Kyōngju], in *Yōngnam Kogohak* 嶺南考古學, n°73, 2015, p. 102-116.
297. YAHANO Takao 矢羽野隆男, « Tushubian no shoshigakuteki kōsatsu » 『図書編』の書誌学的考察 [Examen bibliographique du *Tushubian*], in *Machikaneyama ronsō Tetsugaku hen* 待兼山論叢 哲学篇. n°28, 12/1994, p. 15-27.
298. YAZAWA Tomoyuki 矢澤知行, « Gendai Waisetsu ni okeru ensei no tenkai » 元代淮浙における塩政の展開 [Développement de l'administration du sel dans les provinces Huaizhe à l'époque Yuan], in *Ehime Daigaku Kyōikubu Kiyō* 愛媛大学教育部紀要, vol. 61, 2014, p. 225-233.
299. YAZAWA Tomoyuki 矢澤知行, « Gendai no suiun, kaiun wo meguru shoronten : Kanan Kōbokushō to no kakawari wo chūshin ni » 元代の水運・海運をめぐる諸論点 : 河南江北行省との関わりを中心に [Les débats autour du transport fluvial et maritime à l'époque Yuan : centré sur le rapport entre les provinces du Sud et du Nord], in *Ehime Daigaku Kyōikubu Kiyō* 愛媛大学教育部紀要, vol. 53.1, 2006, p. 161-170.
300. Yi Chaebōm 이재범, « Koryō hugi waegu-ūi sōnggyōk-e taehayō » 고려 후기 倭寇의 성격에 대하여 [Au sujet du caractère des pirates japonais de la fin du Koryō], in *Sarim* 史林, n°19, 2003, p. 37-70.
301. Yi Chinhaan 李鎮漢, « Koryō sidae Songsang muyōk-ūi chaejomyōng » 高麗時代 宋商貿易의 再照明 [Nouvel éclairage sur le commerce des marchands Song à l'époque du Koryō], in *Yōksa kyoyuk* 歴史教育, n°104, 2007, p. 49-82.
302. Yi Chinhaan 李鎮漢, *Koryō sidae songsang wangnae yōn'gu* 高麗時代 宋商往來 研究 [Recherches sur les allées et venues des marchands des Song à l'époque du Koryō], Kyōngin munhwasa 景仁文化社, Séoul, 2011.
303. Yi Chinhaan 李鎮漢, « Koryō sidae haesang kyoryu-wa 'haegūm' » 高麗時代 海上交流와 '海禁' [Les échanges maritimes à l'époque du Koryō et l'« interdit maritime »], in *Tongyangsahak yōn'gu* 東洋史學研究, n°127, 2014, p. 1-47.
304. Yi Chinhaan 李鎮漢, « Koryō sidae haeyang kyoryu net'ūwōk'u-ūi pyōnch'ōn » 고려시대 해양교류 네트워크의 변천 [L'évolution des réseaux d'échanges maritimes à l'époque du Koryō], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, INSTITUT DE RECHERCHE SUR LA CULTURE INSULAIRE DE L'UNIVERSITE DE MOKP'Ō 목포대학교 도서문화연구원, *Asia T'aep'yōngyang net'ūwōk'ūwa sujung munhwa yusan* 아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산 [Les réseaux Asie-Pacifique et le patrimoine sous-marin], *Sin'ansōn palgul 40chunyōn kinyōm kukche haksultaehoe* 신안선 발굴 40주년 기념 국제학술대회 [Colloque international commémorant le 40^e anniversaire de l'excavation du Sin'an], Mokp'o, 2016, p. 43-55.

305. Yi Hwaböm 李禾範, « Wōnbon 'Nogōldae'-üi myōngnyōngōgip'yohyōn punsōkko » 原本 老乞大의 명령어기표현 分析考 [Réflexion sur l'analyse de l'expression de l'impératif dans la version originale du *Nogōldae*], in *Chunggugō munnon yōkch'onggan* 중국어문논역총간, vol. 24, 2009, p. 479.
306. Yi Kangan 李康漢, « 'Wōn-ilbongan' kyoyōksōn-üi Koryō pangmun yangsang kömt'o » '원-일본간' 교역선의 고려 방문 양상 검토 [Examen des modalités de la visite au Koryō des navires marchands entre les Yuan et le Japon], in *Haeyang munhwajae* 해양문화재, n°1, Mokp'o, 2008, p. 161-197.
307. Yi Kangan 李康漢, « Koryō taeoe muyōksōn-üi hwaltong-kwa wōndae 'kwanse'-üi munje » 고려 대외무역선의 활동과 元代 '關稅'의 문제 [L'activité des navires de commerce extérieur du Koryō et le problème des 'taxes douanières' de l'époque Yuan], in *Yōksa Munhwa haksul taehoe palp'yo charyojip* 역사문화학회 학술대회 발표자료집 [Actes du colloque de la Société pour l'étude de l'Histoire et de la culture], 2010.11, p. 16-28.
308. Yi Kangan 李康漢, « 1270nyōndae - 1330nyōndae oegugindül-üi Koryō pangmun - 13-14segi Tong-Sō kyoyōk-esō-üi Hanbando-üi wich'i » 1270 년대~1330 년대 외국인들의 고려 방문 - 13~14 세기 동-서 교역에서의 한반도의 위치 [Les visites au Koryō des étrangers dans les années 1270-1330 - La place de la péninsule coréenne dans les échanges est-ouest aux 13^e et 14^e siècles], in *Hanguk chungsesa yōn'gu* 한국중세사연구, n°30, 2011, p. 416-467.
309. Yi Kangan 李康漢, « Koryō Kongminwangdae chōngbu chudo kyoyōk-üi yōkōn mit t'ükching » 고려 공민왕대 정부 주도 교역의 여건 및 특징 [Les conditions et caractéristiques du commerce du Koryō sous le règne du roi Kongmin], in *Chōngsin Munhwa yōn'gu* 정신문화연구, n°34, 2011, p. 195-240.
310. Yi Kangan 李康漢, « 1293-1303nyōn Koryō sōhaean 'Wōn suyōk'-üi ch'ip'ye-wa kü üimi » 1293 ~ 1303 년 高麗 서해안 '元 水驛'의 置廢와 그 의미 [La création et suppression des « relais maritimes Yuan » sur la côte ouest du Koryō entre 1293 et 1303 et leur signification], in *Hanguk chungsesa yōn'gu* 한국중세사연구, n°33, 2012, p. 115-162.
311. Yi Kangan 李康漢, *Koryō-wa Wōn cheguk-üi kyoyōk-üi yōksa : 13-14 segi kamch'wōjin kyoryusang-üi chaegusōng* 고려와 원제국의 교역의 역사 - 13~14 세기 감춰진 교류상의 재구성 [Histoire des échanges entre le Koryō et l'empire des Yuan : la reconstruction par les échanges cachée aux XIII^e-XIV^e siècles], Changbi 장비, Seoul, 2013.
312. Yi Kangan 李康漢, « Koryō Wōnjongdae taewōn kyosōb-esō-üi 'Song'-üi üimi » 고려 원종대 대원(對元) 교섭에서의 '송(宋)'의 의미 [La signification des 'Song' dans les échanges entre Wōnjong du Koryō et les Yuan], in *Chibangsahoe-wa chibang munhwa* 지방사와 지방문화, vol. 17 (1), 2014, p. 33-64.
313. Yi Kyuch'öl 이규철, « 1419nyōn Taemado chōngböl üi üido wa sōnggwa » 1419 년 대마도 정벌의 의도와 성과 [L'intention et le résultat de l'expédition contre Tsushima en 1419], in *Yōksa wa hyōnsil* 역사와 현실, n°74, 2009, p. 419-451.
314. Yi Pyōnghüi 이병희, « Koryō sidae Pyōngnando-üi 'haeyang tosi'jōk sōngkyōk » 고려시기 벽란도의 '해양도시'적 성격 [Le caractère de 'ville maritime' de Pyōngnando

- à l'époque du Koryŏ], in *Tosŏ munhwa* 島嶼文化, n°39, 2012, p. 39-73.
315. Yi T'aehun 李泰勳, « 'Samdo waegu'-ŭi 'samdo'-e taehan Yi Yŏng sŏr-ŭi chaegŏmt'o » <삼도왜구의 <삼도>에 대한 이영 說의 재검토 [Réexamen de la thèse de Yi Young concernant les 'Trois Îles' dans l'expression 'Pirates japonais des Trois Îles']], in *Han'il Kwangyesa yŏn'gu* 한일관계사연구, n°43, 2012, p. 349-389.
316. Yi T'aehun 李泰勳, « Ungch'ŏn toyoji-wa Mijŭsak'i (Kariyado) yujŏk-esŏ pon Han'il kyoryu » 熊川陶窯址와 水崎(假宿)遺跡에서 본 朝日 交流 [Les échanges coréano-japonais vus par les vestiges de fours de potier de Ungch'ŏn et les vestiges de Minsaki (Kariyado)], in *Han'il Kwangyesa Yŏn'gu* 한일관계사연구, n°48, 2014, p. 3-44.
317. Yi Young 李頴, *Wakō to nichirei kankei shi* 倭寇と日麗關係史 [Les pirates japonais et les relations Japon-Corée], Tokyo University Press 東京大学出版会, Tōkyō, 1999.
318. Yi Young 李頴, « Kōinnen ikō no wakō wa senmonteki sentō shūdan deatta - Ri Seikei no Kōsan sentō wo chūshin ni » 庚寅年以降の倭寇は専門的戦闘集団であった—李成桂の荒山戦闘を中心に [Les pirates japonais après 1350 étaient des groupes militaires spécialisés - centré sur la bataille de Yi Sŏnggye à Hwangsan], in MURAI Shōsuke 村井章介 (éd.), *8 - 17 seikino Higashi Ajia chiiki ni okeru hito, mono, jōhō no kōryū - Kaiiki to kōshi no keisei, minzoku, chiikikan no sōgo ninshiki wo chūshin ni- 8 - 17 seiki no tōkyū chiiki ni okeru hito, mono, jōhō no kōryū - Kaiiki to kōshi no keisei, minzoku, chiikikan no sōgo ninshiki wo chūshin ni- 8 - 17 seiki no tōkyū chiiki ni okeru hito, mono, jōhō no kōryū - Kaiiki to kōshi no keisei, minzoku, chiikikan no sōgo ninshiki wo chūshin ni-* 8 - 17 世紀の東アジア地域における人・物・情報の交流—海域と港市の形成、民族・地域間の相互認識を中心に— [Circulations des hommes, biens et informations en Asie orientale entre les VIII^e et XVII^e siècles - Centré sur la formation des zones maritimes et des villes portuaires, et la reconnaissance mutuelle entre les peuples et les aires géographiques], vol. 2, 2004, p. 3-17.
319. Yi Young 李頴, « 'Kyŏng'innyŏn ihu-ŭi waegu'-wa Massŭrat'o - Uwang 3nyŏn(1377)-ŭi waegu-rŭl chungsim-ŭro » '경인년 이후의 왜구'와 마쓰라토(松浦党) - 우왕 3년(1377)의 왜구를 중심으로 [Les 'waegu d'après 1350' et le Matsuratō - centré sur les affaires de piraterie japonaise de l'an 3 du roi U (1377)], in *Tongyangsahakhoe haksul taehoe palp'yo nonmunjip* 동양사학회 학술대회 발표논문집 [Actes du colloque de la Société pour l'étude de l'histoire de l'Orient], 10/2006, p. 293-330.
320. Yi Young 李頴, « 'Kyŏng'innyŏn ihu-ŭi waegu'-wa Massŭrat'o - Uwang 3nyŏn(1377)-ŭi waegu-rŭl chungsim-ŭro » '경인년 이후의 왜구'와 마쓰라토(松浦党) - 우왕 3년(1377)의 왜구를 중심으로 [Les 'waegu d'après 1350' et le Matsuratō - centré sur les affaires de piraterie japonaise de l'an 3 du roi U (1377)], in *Ilbon yŏksa yŏn'gu* 日本歴史研究, n°24, 12/2006, p. 111-160.
321. Yi Young 李頴, *Ich'ōjin chŏnjaeng waegu, kŭ yŏksa-ŭi yŏnjang ŭl ch'ajasŏ* 잊혀진 전쟁 왜구— 그 역사의 현장을 찾아서 [Pirates japonais, la guerre oubliée: à la recherche des lieux de leur histoire], Episteme 에피스테메, Séoul, 2007, rééd. 2008.
322. Yi Young 李頴, « Ssŭsima tchŭtchŭ Tagussŭdama sinsa sojae Koryŏ ch'ŏngdongje panja-wa waegu » 쓰시마 찌찌 (豆餠) 다구쓰다마 신사 (多久頭魂神社) 소재 고려 청동제 飯子와 왜구 [Le gong en bronze du Koryŏ conservé au sanctuaire Takuzutama

- de Tsutsu à Tsushima et les pirates japonais], in *Hanguk chungsesa yŏn'gu* 한국중세사연구, n°25, 10/2008, p. 409-440.
323. Yi Young 李頴, « Koryŏ mal waegu-wa Namjo - Kyŏngsinnyŏn (1380)-ŭi waegu-rŭl chunsim-ŭro » 고려 말 왜구와 남조-경신년(1380)의 왜구를 중심으로 [Les *waegu* de la fin du Koryŏ et la cour du Sud - centré sur les *waegu* de 1380], in *Han'il kwan'gyesa yŏn'gu* 한일관계사연구, n°31, 12/2008, p. 43-88.
324. Yi Young 李頴, « Kyŏng'innyŏn(1350)-Pyŏngsinnyŏn(1356)ŭi waegu-wa Kyushu chŏngse - Shoni Yori-hisa-rŭl chungsim-ŭro » 경인년(1350)-병신년(1356)의 왜구와 규슈 정세 - 쇼니 요리히사를 중심으로 [Les pirates japonais de 1350 à 1356 et la situation de Kyūshū - centré sur Shōni Yori-hisa], in *Hanguk Chungsesa Yŏn'gu* 한국중세사연구, n°26, 04/2009, p. 151-190.
325. Yi Young 李頴, « Karassŭ K'agami sinsa sojae Koryŏ Suwŏl kwanŭm-do ŭi yurae » 가라쓰(唐津) 카가미 신사(鏡神社) 소재 고려 수월관음도의 유래 [La transmission de la toile du Koryŏ Suwŏl Kwanŭm conservée au sanctuaire Kagami à Karatsu], in *Han'il kwan'gyesa yŏn'gu* 한일관계사연구, n°34, 12/2009, p. 109-149.
326. Yi Young 李頴, « 'waegu=taminjok-pokhapchŏk haejŏk' sŏr-ŭi hŏgu-wa munjechŏm - Singminji sagwan-gwa kwallyŏnhayŏ » '왜구=다민족 · 복합적 해적' 설의 허구와 문제점 - 식민사관과 관련하여 [Les fabrications et les points problématiques de la thèse '*waegu*= pirates cosmopolites' - En rapport avec la vision colonialiste de l'histoire], in *Tongbug'a yŏksa nonch'ong* 동북아역사논총, n°28, 06/2010, p. 213-252.
327. Yi Young 李頴, *Waeguwa Koryŏ - Ilbon kwangyesa* 왜구와 고려 · 일본 관계사 [Les *waegu* et l'histoire des relations Koryŏ-Japon], Hyeon 혜안, Séoul, 2011.
328. Yi Young 李頴, « Wŏn Myŏng kyoch'e-wa waegu - Kongminwang 15nyŏn (1366) kŭmwaesajŏr-e taehan Ilbon-ŭi taeŭng-ŭl chungsim-ŭro » 원명(元明)의 교체와 왜구 - 공민왕 15년 (1366) 금왜사절에 대한 일본의 대응을 중심으로 [Le changement Yuan-Ming et les pirates japonais - centré sur la réponse du Japon à l'ambassade pour la répression de la piraterie en 1366], in *Ilbon yŏksa yŏn'gu* 日本歴史研究, n°33, 6/2011, p. 33-71.
329. Yi Young 李頴, « Kerilla jŏn iron-ŭl t'onghaeesŏpon waegu - Chosŏn wangjo-ŭi Taemado yŏng'yukwŏn chujang-ŭl chunsim-ŭro » 게릴라 전 이론을 통해서 본 왜구 - 조선 왕조의 대마도 영유권 주장을 중심으로 - [Les pirates japonais vus à travers la théorie des tactiques de guerilla - Centré sur les revendications de souveraineté sur Tsushima de la cour du Chosŏn], in *Ilbon Yŏn'gu* 日本研究, n°31, 08/2011, p. 385-421.
330. Yi Young 李頴, « Minjung sagwan-ŭl kajanghan singminsagwan - Ilbon waegu yŏngu-ŭi hŏguwa silch'e » 민중사관을 가장한 식민사관 — 일본 왜구 연구의 허구와 실체 — [Une vision colonialiste de l'histoire déguisée en vision populaire de l'histoire - Les fabrications et la vraie nature des recherches japonaises sur les pirates japonais], in *2012nyŏn Tongyangsa Hakhoe ch'ungye yŏngu palp'yohoe - Yŏksasang Tongasia kyoryu-ŭi saeroun mosaek* 2012年東洋史學會 春季研究發表會 — 역사상 동아시아 교류의 새로운 모색 [Colloque du printemps 2012 pour la présentation des recherches sur le Groupe de Recherches sur l'histoire de l'Asie orientale - Le nouveau visage des échanges en Asie orientale], Tongyangsa Hakhoe 東洋史學會, Séoul, 2012.

331. Yi Young 李頌, *P'aksū monggollik'a-üi tongyowa koryö mal waegu* 팩스 몽골리카의 동요와 고려 말 왜구 [L'ébranlement de la Pax Mongolica et les pirates japonais de la fin du Koryö], Hyeon 혜안, Séoul, 2013.
332. Yi Young 李頌, « Chosön P'yönsugwan Nak'amura Hidedak'a-üi waegu p'aerödaim-gwa Ilbon-üi waegu yön'gu » 조선사 편수관(朝鮮史編修官) 나카무라 히데다카(中村榮孝)의 왜구 패러다임과 일본의 왜구 연구 [Le paradigme des pirates japonais du compilateur de l'histoire officielle du Chōsen Nakamura Hidetaka et la recherche sur les waegu au Japon], in *Ilbonhak* 日本學, n°38, 05/2014, p. 187-211.
333. Yi Young 李頌, *Hwangguksagwan-gwa Koryö mal waegu* 황국사관과 고려 말 왜구 [La vision impérialiste de l'histoire et les pirates japonais de la fin du Koryö], Ep'isüt'eme 에피스테메, Séoul, 2015.
334. Yi Young 李頌, « Koryömal sugun-üi chaekön-gwa haeyang chibaekwön-üi chang'ak » 고려말 수군의 재건과 해양 지배권의 장악 [La reconstruction de la marine à la fin du Koryö et la conquête de la suprémacie en mer], in *Tongbug'a munhwa yön'gu* 동북아문화 연구, n°48, 09/2016, p. 48-63.
335. Yi Young 李頌, « Koryö Uwang wönnyön(1375)üi Na Hüng'yu Ilbon sahaeng üi waegyojök söngkwa » 고려 우왕 원년(1375)의 羅興儒 일본 使行의 외교적 성과 [Le résultat diplomatique de l'ambassade de Na Hüng'yu au Japon en l'an 1 du règne du roi U (1375)], in *Hanguk chungsesa yön'gu* 한국중세사연구, n°47, 2016, p. 459-495.
336. YIP, Leo Shingchi, *China Reinterpreted : Staging the Other in Muromachi Noh Theater*, Lexington Books, Lanham, 2016.
337. YOKKAICHI Yasuhiro 四日市康博, *Mono kara mita kaiiki Ajiashi - Mongoru, Sōgen jidai no Ajia to Nihon no kōryū* モノから見た海域アジア史ーモンゴル~宋元時代のアジアと日本の交流 [L'histoire maritime de l'Asie par les objets - Les échanges entre le Japon et l'Asie aux époques mongoles, Song et Yuan], Kyū dai Ajia Sōsho 11 九大アジア叢書 11, Tōkyō, 2008.
338. YOKKAICHI Yasuhiro 四日市康博, « Jūyonseiki no Nihon to Genchō no kaijō kōeki ni okeru Sin.ansen » 14 世紀の日本と元朝の海上交易における新安船 [Le Sin'an dans les échanges Yuan-Japon au XIV^e siècle], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, INSTITUT DE RECHERCHE SUR LA CULTURE INSULAIRE DE L'UNIVERSITÉ DE MOKP'Ō 목포대학교 도서관 문화연구원, *Asia T'aep'yōngyang net'ūwōk'ūwa sujung munhwa yusan* 아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산 [Les réseaux Asie-Pacifique et le patrimoine sous-marin], *Sin'ansōn palgul 40chunyōn kinyōm kukche haksultaehoe* 신안선 발굴 40 주년 기념 국제학술대회 [Colloque international commémorant le 40^e anniversaire de l'excavation du Sin'an], Mokp'o, 2016, p. 164-184.
339. YOSHIDA Kenji 吉田賢司, *Ashikaga Yoshimochi* 足利義満 [Ashikaga Yoshimochi], Mineruva Shobō ミネルヴァ書房, Kyōto, 2017.
340. YOSHINARI Naoki 吉成直樹 et FUKU Hiromi 福寛美, *Ryūkyū ōkoku to wakō* 琉球王国と倭寇 [Le royaume des Ryūkyū et les pirates japonais], Shinwasha 新話社, Tōkyō, 2006.
341. YOSHIOKA Yasunobu 吉岡康暢, KADOGAMI Shūei 門上秀叡, *Ryūkyū shutsudo tōji*

shakaishi kenkyū 琉球出土陶磁社会史研究 [Recherches sur l'histoire sociale des céramiques excavées aux Ryūkyū], Shinyōsha 眞陽社, Kyōto, 2011.

342. YUAN Xiaochun 袁曉春, « Pongnae Koryō (Chosŏn) kosŏn ūi kujo wa t'ŭkching » 봉래(蓬萊) 고려(조선) 고선의 구조와 특징 [Structure et spécificités des navires coréens de Penglai], in CENTRE DE RECHERCHES NATIONAL SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, CENTRE DE RECHERCHES SUR LA CULTURE DES ILES DE L'UNIVERSITE NATIONALE DE MOKP'Ō 국립목포대학교 도서문화연구소, *Koryō ūi nanp'asŏn gwa munhwasa* 고려의 난파선과 문화사 [Épaves du Koryō et histoire culturelle], actes de colloque international, Mokp'o, 2011, p. 45-65.
343. YUN Iryōng 윤일영, « Kodaie sŏnbak-ŭi hanghae sokto yŏn'gu - "Koryō toyōng"-ŭl chungsim-ŭro » 고대 선박의 항해속도 연구 - 고려도경을 중심으로 [Recherche sur la vitesse de navigation des navires anciens - centré sur le *Gaoli tujing*], in *Kunshak yŏn'gu* 군사학연구, n°7, 2009, p. 155-231.
344. YUN Kyōngjin 尹京鎭, « Kyōngju hojang sŏnsaeng an kuan (Kyōngju sasu hojang haeng'an)-ŭi punsŏk - 1281 nyŏn - 1445 nyŏn pubun-ŭl chungsim-ŭro » 慶州戶長先生案 舊案 (慶州司首戶長行案)의 분석 - 1281년 ~ 1445년 부분을 중심으로 [Analyse du livret ancien ("Kyōngju sasu hojang haeng'an") du *Kyōngju hojang sŏnsaeng an* - centré sur la partie de 1281 à 1445], in *Silla munhwa* 산라문화, n°19, 08/2001, p. 53-75.
345. YUN Myōngch'ŏl 윤명철, *Koguryō haeyangsa yōngu* 고구려 해양사 연구 [Recherches sur l'histoire maritime du Koguryō], Sagyejŏl 사계절, 2003.
346. YUN Myōngch'ŏl 윤명철, *Haeyangsa yŏn'gu pangbŏmnon* 해양사연구방법론 [Méthodologie de la recherche en histoire maritime], Hag'yŏn Munhwasa 학연문화사, Séoul, 2012.
347. YUN Myōngch'ŏl 윤명철, *Hanguk haeyangsa - haeyang-ŭl k'odŭ-ro haesŏkhan uri yŏksa* 한국 해양사 - 해양을 코드로 해석한 우리 역사 [Histoire maritime de la Corée - Notre histoire interprétée par la mer], Hag'yŏn Munhwasa 학연문화사, Séoul, 2014.
348. YUN Sŏngik 尹誠翊, « Wŏndae waegu-e taehan koch'al » 元代 倭寇에 대한 考察 [Remarques sur les pirates japonais à l'époque Yuan], in *Tong'yanghak yŏn'gu* 東洋學研究, n°5, 1999, p. 153-174.
349. YUN Sŏngik 尹誠翊, « Myōngdae waeguron-e taehan chaegoch'al » 明代 倭寇論에 대한 재고찰 [Réexamen des thèses concernant les pirates japonais de l'époque Ming], in *명칭사연구*, n°14, 2001, p. 1-32.
350. YUN Sŏngik 尹誠翊, « 21segi Tongasia Kungmin kukka sok-ŭi waegusang » 21세기 동아시아 국민국가 속에서의 倭寇像 [L'image des pirates japonais au prisme des nations est-asiatiques au 21^e siècle], in *Myōngch'ōngsa yōngu* 명칭사연구, n°23, 2005, p. 171-206.
351. YUN Sŏngik 尹誠翊, *Myōngdae waegu-ŭi yŏn'gu* 명대 왜구의 연구 [Recherches sur les pirates japonais durant les Ming], Kyōng'in Munhwasa 경인문화사, Séoul, 2007.
352. YUN Sŏngik 尹誠翊, « Chŏnjŏn-chŏnjunggi Ilbon-esŏ-ŭi waegusang kuch'uk » 戰前・戰中期 日本에서의 倭寇像 構築 [La construction de l'image des pirates japonais dans

- le Japon de l'avant et pendant-guerre], in *Han'il kwan'gyesa yŏn'gu* 한일관계사연구, n°31, 2008, p. 201-240.
353. YUN Sŏngik 尹誠翊, « Pukhan-ŭi waegugwan » 北韓의 倭寇觀 [L'image des pirates japonais en Corée du Nord], in *Tongguk sahak* 동국사학, n°46, 2009, p. 119-162.
354. YUN Sŏngik 尹誠翊, « Myŏngch'o (Hongmu-Yŏngnakki) Tong'asia haeyŏk-esŏ-ŭi waegu » 明初(洪武~永樂期) 동아시아 해역에서의 倭寇 [Les pirates japonais du début des Ming (époque de Hongwu à Yongle) dans les zones maritimes d'Asie orientale], in *Myŏngch'ŏngsa Yŏn'gu* 명청사연구, n°35, 2011, p. 63-107.
355. YUN Sŏngik 尹誠翊, « 'Chŏngt'ong yŏngan-ŭi waegu-wa Taemado : waegu palsaeng kujo-e taehan ilgoch'al » '正統年間の 倭寇와 對馬島 : 倭寇 발생구조에 대한 일고찰 [Les 'pirates japonais de l'ère Zhengtong' et Tsushima : remarque sur le mécanisme d'apparition des pirates japonais], in *Han'il kwan'gyesa yŏn'gu* 한일관계사연구, n°43, 2012, p. 391-432.
356. YUN Yonghyŏk 尹龍焮, *Koryŏ Taemong hangjaengsa yŏn'gu* 高麗對蒙抗爭史研究 [Recherches sur l'Histoire de la lutte du Koryŏ contre les Mongols], Iljisa 一志社, Séoul, 1991.
357. YUN Yonghyŏk 尹龍焮, « Ok'inawa ch'ult'o-ŭi Koryŏ kiwa-wa Sambyŏlch'o » 오키나와 출토의 고려 기와와 삼별초 [Les tuiles retrouvées à Okinawa et les *Sambyŏlch'o*], in *Hanguksa Yŏngu* 韓國史研究, n°147, 2009, p. 159-197.
358. YUN Yonghyŏk 尹龍焮, « Chungse-ŭi kwan'yŏng mullyu sisŭt'em, Koryŏ cho'un chedo » 중세의 관영 물류 시스템, 고려 조운제도 [Le transport de taxes du Koryŏ, système gouvernemental de transport médiéval], in CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES SUR LE PATRIMOINE MARITIME 국립해양문화재연구소, *Koryŏ, Paetkillo segŭm ŭl kŏtta* 고려 뱃길로 세금을 걷다 [le Koryŏ collecte les taxes par les routes maritimes], Mokp'o, 2009, p. 114-135.
359. YUN Yonghyŏk 尹龍焮, « Koryŏ Sambyŏlch'o-ŭi hangjŏn-gwa Chindo » 고려 삼별초의 항전과 진도 [La résistance du Sambyŏlch'o au Koryŏ et Chindo], in *Tosŏmunhwa* 도서문화, n°37, juin 2011, p. 83-114.
360. YUN Yonghyŏk 尹龍焮, « Kankoku ni okeru saikin no sanbesshō iseki no chōsa to kenkyū » 韓国における最近の三別抄遺跡の調査と研究 [Récentes fouilles et recherches sur les vestiges des Sambyŏlch'o en Corée du Sud], in *Kankoku kenkyū sentā nenpō* 韓国研究センター年報, Université de Kyūshū, Fukuoka, 2013, p. 1-6.
361. YUN Yonghyŏk 尹龍焮, « Koryŏ mar-ŭi waegu-wa Sŏsan Pusŏksa » 고려 말의 왜구와 서산 부석사 [Les pirates japonais de la fin du Koryŏ et le monastère Pusŏk de Sŏsan], in *Yŏksa-wa T'amnon* 역사와 담론, n°69, 2014, p. 265-289.
362. YUN Yonghyŏk 尹龍焮, *Sambyŏlch'o* 삼별초 [Les *Sambyŏlch'o*], Hyeon 혜안, Seoul, 2014.
363. YUN Yonghyŏk 尹龍焮, *Hanguk haeyangsa yŏngu - Paekche-esŏ Koryŏ, 1 ch'ŏnnyŏn pada yŏksa* 한국 해양사 연구 - 백제에서 고려, 1천 년 바다 역사 [Recherches sur l'histoire maritime de la Corée - Du Paekche au Koryŏ, mille ans d'histoire de la mer], Churyusŏng 주류성, Séoul, 2015.

364. ZHENG Gaohua 鄭高華, « Guanyu Quanzhouwan chutu haichuan de jige wenti » 關於泉州灣出土海船的幾個問題 [Quelques problèmes relatifs au navire hauturier de la baie de Quanzhou], in MUSEE PROVINCIAL DU FUJIAN SUR L'HISTOIRE DES ECHANGES INTERNATIONAUX DE QUANZHOU 福建省泉州海外交通史博物館, *Quanzhouwan Songdai haichuan fajue yu yanjiu* 泉州灣宋代海船發掘與研究 [Excavation et recherche sur le navire hauturier de l'époque Song de la baie de Quanzhou], Haiyang Chubanshe 海洋出版社, Beijing, 1987, p. 75-80.
365. ZHENG Liangsheng 鄭樑生, *Min-Nichi kankeishi no kenkyū* 明・日關係史の研究 [Recherches sur l'histoire des relations Ming-Japon], Yūsankaku 雄山閣, Tōkyō, 1985.
366. ZHENG Liangsheng 鄭樑生, *Mingdai wokou* 明代倭寇 [Les pirates japonais à l'époque des Ming], Wenshizhe chubanshe 文史哲出版社, Taipei, 2009.
367. ZHENG Liangsheng 鄭樑生, *Mindai no wakō* 明代の倭寇 [Les pirates japonais à l'époque Ming], Kyūko shoin 汲古書院, Tōkyō, 2013.
368. ZHOU Xun 周迅, *Zhongguo de Difangzhi* 中国的地方志 [Les monographies locales de Chine], Shangwuyin shuguan 商务印书馆, Beijing, 1998.

Études en langues occidentales

369. ANDERSON, John L., « Piracy and World History : an Economic Perspective on Maritime Predation », in *Journal of World History*, vol. 6 (2), 1995, p. 175-199.
370. ANTHONY, Robert J. (ed.), *Elusive Pirates Pervasive Smugglers : Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, Hong Kong University Press, Hong Kong, 2010.
371. ARNAUD, Pascal, « L'Antiquité classique et la piraterie », in BUTI, Gilbert, HRODEJ, Philippe (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, CNRS éditions, Paris, 2016, p. 21-74.
372. ARRAULT, Alain, « L'Écriture de l'histoire en Chine : Des annales dynastiques aux chronologies de l'univers », in Alexandre Escudier et al., *Histoires universelles et philosophies de l'histoire, De l'origine du monde à la fin des temps*, Presses de Sciences Po, Paris, 2015, p. 207-234.
373. BARDY, Yannick, « Les archives familiales (Japon) », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 88-94.
374. BATTEN, Bruce L., *Gateway to Japan, Hakata in War and Peace, 500-1300*, University of Hawai'i Press, Honolulu, 2006.
375. BATESTI Michelle (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État*, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 2014.
376. BERNALDO, Pilar González, « Circulations en histoire et histoire des circulations », in BERNALDO, Pilar González, HILAIRE-PEREZ, Liliane. (dir.), *Les savoirs-mondes. Mobilités*

- et circulation des savoirs du Moyen Age au XXIe siècle*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2015.
377. BERTRAND, Michel, PRIOTTI, Jean-Philippe (dir.), *Circulations maritimes : l'Espagne et son empire (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Presses universitaires de Rennes, 2011.
378. BOURDIEU, Pierre, « Les conditions sociales de la circulation internationale des idées », in *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 145, 12/2002, p. 3-8.
379. BOYER, Régis, *Les vikings : Histoire, mythes, dictionnaire*, Éditions Robert Laffont, Paris, 2008.
380. BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 3 vol., Armand Collin, Paris, 1949, rééd. 1990.
381. BRONK RAMSEY, C., PLICHT, J. V. D., & WENINGER, B., 'Wiggle Matching' Radiocarbon Dates. *Radiocarbon*, vol. 43 (2A), 2001, p. 381-389.
382. BRUNETON Yannick, « Séoul à l'époque Koryŏ – Capitale du Sud sous la dynastie des Wang – », in *Revue de Corée*, vol. 29 (2), 1997, p. 230-260.
383. BRUNETON Yannick, *Les moines géomanciens de Koryŏ (918-1392), une étude critique des sources*, thèse pour l'obtention du Diplôme de Docteur de l'Université de Paris VII, spécialité études coréennes, sous la direction de Jean-Noël ROBERT, 3 vol., Université de Paris VII, 2002.
384. BRUNETON, Yannick, « Comment la répression du religieux a-t-elle accompagné la réforme du régime monarchique de T'aejong ? – Les mesures antibouddhiques au début du xve siècle en Corée », in BROTONS Arnaud, BRUNETON, Yannick, KOUAME Nathalie (coéd.), *Etat, religion et répression en Asie – Chine, Corée, Japon, Vietnam (XIIIe-XXIe siècles)*, Karthala, Paris, 2011, p. 73-147.
385. BRUNETON Yannick, « La Corée et la Mer, xe-xve siècles », in BALLARD Michel et HUCHET Christian (éd.), *La Mer dans l'Histoire – Le Moyen Âge*, enquête internationale de l'Association Océanides, the Boydell Press, Woodbridge, 2017, p. 849-866.
386. BRUNETON, Yannick, « Koryŏsa 高麗史 고려사 : l'histoire officielle du Koryŏ », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 974-988.
387. BRUNETON, Yannick, « Tongmunŏn (東文選 동문선) "Anthologie du Pays de l'Est" », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 2, p. 1872-1888.
388. BUTEL, Paul, *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, Aubier histoire, Paris, 1982.
389. BUTI, Gilbert, HRODEJ Philippe (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, CNRS éditions, Paris, 2013.
390. BUTI, Gilbert, HRODEJ Philippe (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, CNRS éditions, Paris, 2016.
391. CALAFAT, Guillaume, KAISER, Wolfgang, « Le laboratoire méditerranéen : Course et piraterie aux XVI^e et XVII^e siècles », in BUTI, Gilbert, HRODEJ Philippe (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, CNRS éditions, Paris, 2016, p. 225-247.

392. CALANCA, Paola, WILDT, François, « Les frontières : quelques termes-clés », in *Extrême-Orient, Extrême-Occident 28 : Desseins de frontières*, 2006, p. 17-56.
393. CALANCA, Paola, « Perception et pratique de l'espace maritime par les fonctionnaires chinois (XIV^e - début du XIX^e siècle) », in *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, vol. 97-98, 2010, p. 21-54.
394. CALANCA, Paola, *Piraterie et contrebande au Fujian : L'administration chinoise face aux problème d'illégalité maritime*, Les Indes Savantes, Paris, 2011.
395. CALANCA, Paola, « Wokou, un terme au long cours ? », in BATESTTI Michelle (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État*, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 2014, p. 63-79.
396. CARRE, Guillaume, « Féodalités maritimes : le Japon médiéval et la mer (XI^e-XVI^e siècles) », in *La Mer dans l'Histoire – Le Moyen Âge*, enquête internationale de l'Association Océanides, the Boydell Press, Woodbridge, 2017, p. 867-890.
397. CARRE, Guillaume, *Avant la tempête : La Corée face à la menace japonaise, 1530-1590*, Kalp'i études coréennes, Collège de France, Paris, 2019.
398. CHARRE, Joël, « Les contraintes climatiques de l'organisation de l'espace », in *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, vol. 45-46, 1981, p. 3-12.
399. CHAUDHURI, Kirti N., *Trade and Civilization in the Indian Ocean*, Cambridge University Press, Cambridge, 1985.
400. CHAUSSENDE, Damien, « Genre annales-biographies (*biannian ti*) dans les pays sinisés (le) », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 658-659.
401. CHAUSSENDE, Damien, « Notes sur les vingt-deux histoires (*nian'er shi zhaji*) », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 2, p. 1304-1309.
402. CHEVALEYRE, Claude, « Histoire des Ming (*Mingshi*) », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 763-768.
403. CHEVALEYRE, Claude, « Monographies locales (Chine) », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 2, p. 1247-1259.
404. CHOE Yeonshik (CH'OE Yönsik), « Manuscrits de l'époque du Koryö », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 2, p. 1106-1112.
405. CHU, Peter, CHEN Yuchun 陳玉春, KUNINAKA Akira, "Seasonal Variability of the Yellow Sea/East China Sea Surface Fluxes and Thermohaline Structure", in *Advances in Atmospheric Sciences*, vol. 22, janvier 2005, 1-20.

406. COOLEY, William Desborough, JOANNE Ad. et Old Nick (trad.), *Histoire générale des voyages de découvertes maritimes et continentales, depuis le commencement du monde jusqu'à nos jours*, tome III, Chez Paulin, Paris, 1840.
407. COURANT, Maurice, ROUX, Pierre-Emmanuel, *Répertoire historique de l'administration coréenne de Maurice Courant*, Texte saisi par Pierre-Emmanuel Roux avec ajout du coréen ; Transcription McCune-Reischauer ajoutée par Min Yǒng-Ŭi, dans le cadre du projet de "numérisation" d'Alain Delissen (DE-EHESS), 2007 (<hal-01149446>), consulté à l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01149446>.
408. DARDESS, John W., "The Transformations of Messianic Revolt and the Founding of the Ming Dynasty", in *The Journal of Asian Studies*, vol. 29, n°3, 1970, p. 539-558.
409. DARDESS, John W., "Shun-ti and the end of Yüan rule in China", in FRANKE, Herbert, TWITCHETT, Denis C. (éd.), *The Cambridge History of China, volume 6 : Alien Regimes and Border States, 907-1368*, Cambridge University Press, Princeton University, New Jersey, 1994, p. 561-586.
410. DARDESS, John W., *Ming China, 1368-1644 : A Concise History of a Resilient Empire*, Rowman & Littlefield publishers, Plymouth, 2012.
411. DE SAINT-DENIS, Alexandre, «Chroniques locales chinoises (Les) », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 280-291.
412. DEUCHLER, Martina, *The Confucian Transformation of Korea, A Study of Society and Ideology*, Council on East Asian Studies, Harvard University, Cambridge, Massachussets, 1992.
413. DUNCAN, John B., *The Origins of the Chosŏn Dynasty*, University of Washington Press, Seattle and London, 2000.
414. DUNCAN, John B., « *Yongjae ch'onghwa* 慵齋叢話 (Yongjae narratives) », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 1988-1997.
415. ÉCOLE FRANÇAISE D'EXTREME-ORIENT ET NATIONAL AUTHORITY FOR THE PROTECTION OF CULTURAL HERITAGE, *La forteresse de Kaesong - Exposition sur les recherches et les fouilles archéologiques conjointes de France-RPD de Corée*, l'Atelier des Cahiers, Paris, 2017.
416. ENKHBOLD, Enerelt, "The role of the *ortoq* in the Mongol Empire in forming business partnerships", in *Central Asian Survey*, vol. 38, 2019, p. 531-547.
417. FAIRBANK, John K. (Dir.), *The Cambridge History of China*, Cambridge University Press, 1980.
418. FARRIS, William Wayne, *Heavenly Warriors : the Evolution of Japan's Military, 500-1300*, Harvard University Press, Cambridge, 1995.
419. FARRIS, William Wayne, *Japan's Medieval Population - Famine, Fertility, and Warfare in a Transformative Age*, University of Hawai'i Press, Honolulu, 2006.
420. FARRIS, William Wayne, "Shipbuilding and Nautical Technology in Japanese Maritime History: Origins to 1600", in *Mariner's Mirror* 95 (n°3), août 2009, p. 260-283.

421. GABRIELSEN Vincent, "Economic activity, maritime trade and piracy in the Hellenistic Aegean", in *Revue des Études Anciennes*, tome 103, Bordeaux, 2001, n°1-2, p. 219-240.
422. GERNET, Jacques, *Le Monde Chinois*, Armand Colin, Paris, 1972, rééd. 2005.
423. GIPOULOUX, François, *La Méditerranée asiatique*, CNRS éditions, Paris, 2009.
424. GOSSE, Philip, *The History of Piracy*, Dover Publications, New York, 1932, rééd. 2007.
425. GRAHAM-CAMPBELL, James, KIDD, Dafydd, *The Vikings*, British Museum Publications Limited, Londres, 1980.
426. HA Woo Bong, "War and cultural exchange", in LEWIS James (dir.), *The East Asian War, 1592-1598 : International relations, Violence, and Memory*, Routledge, New York and Oxon, 2015, p. 321-339.
427. HAMASHITA Takeshi, GROVE, Linda et SELDEN, Mark (éd.), *China, East Asia and the Global Economy : Regional and Historical Perspective*, Routledge, Londres et New-York, 2008.
428. HATTORI Hideo, "Chinese Merchants and Chinese Settlements in Medieval Japan — Starting with Place Name Toubou and Ima Toubou —", in *Interactions and Transformations – Bulletin of Japan Society for the Promotion of Science 21st Century COE Program (Humanities), East Asia and Japan : Interaction and Transformations*, Kyushu University, vol. 2, 2004, p. 99-115.
429. HAZARD, Benjamin H., "The formative years of the Wakō, 1223-63", in *Monumenta Nipponica*, vol. 22-3, Sophia university, Tōkyō, 1967, p. 260-277.
430. HAZARD, Benjamin H., "The creation of the Korean Navy During the Koryo Period", in *Transactions of the Korea Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. XLVIII, 1973, p. 10-28.
431. HEERS, Jacques, *Les Barbaresques*, Perrin, Paris, 2001, rééd. 2008.
432. HERAIL, Francine, *Histoire du Japon*, Presses Orientalistes de France, Paris, 1986.
433. HERAIL, Francine, *La Cour et l'Administration du Japon à l'époque de Heian*, Droz, Paris, 2006.
434. HERAIL, Francine (dir.), *Histoire du Japon*, Hermann Éditeurs, Paris, 2009.
435. HUCKER, Charles O., *A Dictionary of Official Titles in Imperial China*, Taiwan edition, Board of Trustees of the Leland Stanford Junior University, Southern Materials Center Inc., Taipei, 1985.
436. HUR, Nam-lin, « Veritable records (*sillok*) of the Chosŏn dynasty », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afriques, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 2, p. 1918-1931.
437. JANKOWSKI, Lyce, « Histoire de la monnaie en Asie orientale », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afriques, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 738-755.
438. JEON Seungchang, "Gold-Painted Celadon of the Late Goryeo Dynasty", in *Journal of Korean art and Archaeology*, vol. 6, 2012, p. 39-53.
439. JONES, Gwyn, *A History of the Vikings*, Oxford University Press, USA, 2001.

440. KELLER, Rodolphe, « Prédation et sociétés de l'Antiquité tardive au Moyen Âge : remarques introductives », KELLER, Rodolphe et SARTY Laury (dir.), *Pillages, tributs, captifs : Prédation et sociétés de l'Antiquité tardive au haut Moyen Âge*, Éditions de la Sorbonne, 2012, p. 7-25.
441. KIMURA Jun (éd.), *Shipwreck ASIA : Thematic Studies in East Asian Maritime Archaeology*, Shipwreck ASIA, Adelaide, 2010.
442. KIMURA Jun, *Archaeology of East Asian Shipbuilding*, University Press of Florida, Gainesville, 2016.
443. KNAPP, Keith, "Did the Middle Kingdom have a Middle Period ?", in *Education about Asia*, volume 12, number 2, automne 2007, p. 8-13.
444. KOO Illhoe, "Goryeo Celadon from the Buan Region", in *Journal of Korean art and Archaeology*, vol. 6, 2012, p. 23-37.
445. LEE Taehee, "Sin'an Shipwreck Collection at the National Museum of Korea", in *Journal of Korean art and Archaeology*, vol. 5, 2011, p. 105-116.
446. LEWIS, James, *Frontier Contact between Chosŏn Korea and Tokugawa Japan*, Routledge, Londres et New York, 2003.
447. LEWIS, James (éd.), *The East Asian War, 1592-1598 - International relations, violence and memory*, Routledge, Londres et New York, 2015.
448. LI Kangyin 李康英, SCHOTTENHAMMER Angela (éd.), *the Ming Maritime Trade Policy in Transition, 1368 to 1567*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 2010.
449. LIU Zhiqiang, GAN Jianping, "Variability of the Kuroshio in the East China Sea derived from satellite altimetry data", in *Deep-Sea Research*, n°59, 2012, p. 25-36.
450. LO Jung-pang, "The Controversy Over Grain Conveyance During the Reign of Qubilai Qagan, 1260-94", in *The Far Eastern Quarterly*, vol. 13, n°3, mai 1954, p. 262-285.
451. LO Jung-pang, *China as a Sea Power, 1127-1368 : A Preliminary Survey of the Maritime Expansion and Naval Exploits of the Chinese People During the Southern Song and Yuan Periods*, NUS Press, Singapour, 2012.
452. LOMBARD, Denis, *Le carrefour javanais : Essai d'histoire globale*, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 3 vol., 1990.
453. LUCAS, Edward R., "Somalia's "Pirate Cycle" : The Three Phases of Somali Piracy", in *Journal of Strategic Security*, vol. 6, n°1, printemps 2013, p. 55-63.
454. MA Guang, "The Shandong Peninsula in Northeast Asian Maritime History during the Yuan-Ming Transition", in *Crossroads – Studies on the History of Exchange Relations in the East Asian World*, vol. 11, 2015, p. 63-83.
455. MACE, François, « Des origines jusqu'à la fin du VII^e siècle », in HERAIL, Francine (dir.), *Histoire du Japon*, Hermann Éditeurs, Paris, 2009, p. 5-57.
456. MACOUIN Francis, *Pavillons et monastères de la Corée ancienne*, Éditions Findakly, Paris, 1998.
457. MANGUIN, Pierre-Yves, « Trading Ships of the South China Sea : Shipbuilding Techniques and their Role in the History of the Development of Asian Trade Networks », in *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. 36, n°3, 1993, p. 253-280.

458. MANGUIN, Pierre-Yves, « L'Insulinde et la mer avant l'arrivée des Occidentaux », in BALLARD Michel et HUCHET Christian (éd.), *La Mer dans l'Histoire – Le Moyen Âge*, enquête internationale de l'Association Océanides, the Boydell Press, Woodbridge, 2017, p. 891-903.
459. MOON Hyungsub, "The Matsura Pirate-Warriors of Northwestern Kyushu in the Kamakura Age", in BERGER, Gordon M. (éd.), *Currents in Medieval Japanese History - Essays in Honor of Jeffrey P. Mass*, Figueroa Press, University of Southern California, 2009, p. 363-399.
460. NAKAJIMA Gakusho, « The naval power of the Yuan dynasty », in BALLARD Michel et HUCHET Christian (éd.), *La Mer dans l'Histoire – Le Moyen Âge*, enquête internationale de l'Association Océanides, the Boydell Press, Woodbridge, 2017, p. 808-821.
461. NEEDHAM, Joseph, *Science and Civilisation in China, vol. 4, Physics and Physical Technology, Part 3, Civil Engineering and Nautics*, Cambridge University Press, Cambridge, 1971.
462. NELSON, Thomas, "Slavery in Medieval Japan", in *Monumenta Nipponica*, vol. 59, n°4, 2004, p. 463-492.
463. NEVOT, Aurélie, « Corps démembré – corps sacrifié ? Le « supplice chinois » lingchi », in *ASDIWAL Revue genevoise d'anthropologie et d'histoire des religions*, n°9, 2014, p. 61-78.
464. PELADAN, Damien, *La navigation française en mer de Chine orientale, 1839-1860*, mémoire pour l'obtention du master Histoire Civilisation des Temps Modernes, réalisé sous la direction du Professeur Olivier Chaline, Université de la Sorbonne-Paris IV, Paris, 2014.
465. PELADAN, Damien, « La comédie des erreurs - Réactions à l'expédition coréenne contre Tsushima, 1419 », in *Japon Pluriel 12, autour de l'image : arts graphiques et culture visuelle au Japon - Actes du douzième colloque de la Société française des études japonaises*, Paris, 2018, p. 685-694.
466. PELADAN, Damien, « Chronique du Voyage au Japon de Nosongdang », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 273-279.
467. PELADAN, Damien, « Haedong Chegukki : Chroniques des pays à l'est des mers », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 701-706.
468. PELADAN, Damien, "A reflection on the evolution of shipbuilding in Medieval Korea - Centered on the late 14th- early 15th centuries", in *Proceedings of the Fifteenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology ISBSA 15*, Marseille, à paraître.
469. PELADAN, Damien, "A Reassessment of the Origin and Nature of the Chindo Ship : The First Ever Discovery of a Japanese Medieval Shipwreck ?" in CALANCA, Paola (éd.), *Maritime Knowledge for Asian seas (Seafaring)*, vol. 1, Paris, à paraître.
470. PELLETIER, Phillipe, *L'Extrême-Orient : L'invention d'une histoire et d'une géographie*, Editions Gallimard, 2011.

471. PELLETIER, Philippe, *Les îles Gotô, voyage aux confins de la Japonésie*, Le cavalier bleu, Paris, 2015.
472. PIRES, Helio, "Viking Attacks in Western Iberia : An Overview", in *Vikings and Medieval Scandinavia*, vol. 9, 2013, p. 155-172.
473. POMEY, Patrice, « L'art de la navigation dans l'Antiquité », in *Regards sur la Méditerranée. Actes du 7ème colloque de la Villa Kérylos à Beaulieu-sur-Mer les 4 & 5 octobre 1996*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 1997, p. 89-101.
474. RANDALL Sasaki, LEE Chul-Han, "Goryeo Dynasty (918-1392) shipwrecks in Korea", in KIMURA Jun (éd.), *Shipwreck ASIA : Thematic Studies in East Asian Maritime Archaeology*, Shipwreck ASIA, Adelaide, 2010, p. 56-73.
475. REYES, Raquel A.G., "Glimpsing Southeast Asian Naturalia in Global Trade, c. 300 bce–1600 ce", in HENLEY, David, SCHULTE NORDHOLT, Henk (et al.), *Environment, Trade and Society in Southeast Asia : A Longue Durée Perspective*, Brill, Leiden et Boston, 2015, p. 96-119.
476. ROBINSON Kenneth R., « From Raiders to Traders: Border Security and Border Control in Early Chosŏn, 1392—1450 », in *Korean Studies*, vol. 16, 1992, p. 94-115.
477. ROBINSON Kenneth R., « Centering the King of Chosŏn: Aspects of Korean Maritime Diplomacy, 1392-1592 », in *The Journal of Asian Studies*, vol. 59-1, 2000, p. 109-125.
478. ROBINSON Kenneth R., « An Island's Place in History: Tsushima in Japan and in Chosŏn, 1392—1592 », in *Korean Studies*, vol. 30, 2006, p. 40-66.
479. ROBINSON Kenneth R., « Mapping Japan in Chosŏn Korea : Images in the Government Report *Haedong Chegukki* », in *Korean Studies*, vol. 36, 2012, p. 1-30.
480. RONAN, Colin A., NEEDHAM, Joseph, *The Shorter Science and Civilisation in China*, vol. 3, Cambridge University Press, Cambridge, 1986.
481. ROUX, Pierre-Emmanuel, *La croix, la baleine et le canon : La France face à la Corée au milieu du XIX^e siècle*, Éditions du Cerf, Paris, 2012.
482. ROUX, Pierre-Emmanuel, "The *Great Ming Code* and the Repression of Catholics in Chosŏn Korea", in *Acta Koreana*, vol. 15 (1), juin 2012 : 73-106.
483. SAEKI Kōji 佐伯弘次, "Japanese-Korean and Japanese-Chinese relations in the sixteenth century", in LEWIS James (dir.), *The East Asian War, 1592-1598 : International relations, Violence, and Memory*, Routledge, New York and Oxon, 2015, p. 11-21.
484. SASAKI, Randall J., *The Origins of the Lost Fleet of the Mongol Empire*, Texas U&M University Press, College Station, 2015.
485. SCHOTTENHAMMER Angela (éd.), *The Emporium of the World. Maritime Quanzhou, 1000–1400*, Brill, Leiden, Boston, Köln, 2001.
486. SCHOTTENHAMMER Angela, "The "China Seas" in world history : A general outline of the role of Chinese and East Asian maritime space from its origins to c. 1800", in *Journal of Marine and Island Cultures*, 2012 – 1, p. 63-86.
487. SCHOTTENHAMMER Angela, "Chapter 7 : China's Emergence as a Maritime Power", in CHAFFEE, John W., SMITH, Paul J. (ed.), *The Cambridge History of China*, vol. 5, part two, *The Five Dynasties and Sung China*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, p. 437-525.

488. SCHOTTENHAMMER Angela, "Seafaring, Trade, and Knowledge Transfer: Maritime Politics and Commerce in Early Middle Period to Early Modern China", in *Crossroads - Studies on the History of Exchange Relations in the East Asian World*, n°11, acril 2015, p. 1-30.
489. SCHOTTENHAMMER Angela, "China's Rise and Retreat as a Maritime Power", in ANTONY Robert, SCHOTTENHAMMER Angela (eds.), *New Discourses on China's Role in East Asian Maritime History*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, 2018, p. 189-211.
490. SEYOCK Barbara, "Trade Ceramics from the Gotō Islands (Japan), Circa Sixteenth to Early Seventeenth Century : The Yamami Underwater Site (Ojika) and Related Issues", in *Asian Perspectives*, n°46.2, automne 2007, p. 335-360.
491. SEYOCK Barbara, "Archaeological Complexes from Muromachi Period Japan as a Key to the Perception of International Maritime Trade in East Asia", in SCHOTTENHAMMER Angela (ed.), *The East Asian Mediterranean - Crossroads of Knowledge, Commerce, and Human Migration, East Asian Maritime History, vol. 6*, Harrassowitz, Wiesbaden, 2008, p. 179-202.
492. SHAPINSKY, Peter D., *Lords of the Sea : Pirates, Violence, and Commerce in Late Medieval Japan*, Center for Japanese Studies, The University of Michigan, Ann Arbor, 2014.
493. SHAPINSKY, Peter D., "Japanese Pirate Betime Stories : Maritime Region and Memory in Kasai Shigesuke's *History of the South Seas Circuit*" (à paraître).
494. SHI Wei, WANG Menghua, "Satellite views of the Bohai Sea, Yellow Sea, and East China Sea", in *Progress in Oceanography*, n°104, 2012, p. 30-45.
495. SICKING, Louis, « Les îles, les pirates et l'État à l'est et à l'ouest de l'Eurasie (IX^e-XVI^e siècles), in BATTESTI Michelle (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État*, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 2014, p. 283-298.
496. SMITS, Gregory, *Maritime Ryukyu, 1050-1650*, University of Hawai'i Press, Honolulu, 2019.
497. So Kwan-Wai 蘇鈞煒, *Japanese piracy in Ming China During the Sixteenth century*, Michigan State University Press, East Lansing, 1975.
498. SOUYRI, Pierre-François, *Le monde à l'envers, La dynamique de la société médiévale*, Maisonneuve & Larose, Paris, 1988.
499. SOUYRI, Pierre-François, *Histoire du Japon Médiéval, le monde à l'envers*, Éditions Perrin, Paris, 2013.
500. SUTHERLAND, Heather, "Southeast Asian History and the Mediterranean Analogy", in *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 34, n°1, 02/2003, p. 1- 20.
501. VERMEERSCH, Sem, "Illustrated Account of the Xuanhe Era Embassy to Koryō", in KOUAMÉ, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 2, p. 853-859.
502. VON GLAHN, Richard, "The Ningbo-Hakata Merchant Network and the Reorientation of East Asian Maritime Trade, 1150-1350", in *Harvard Journal of Asiatic Studies*, vol. 74, n°2, 12/2014, p. 249-279.
503. VON GLAHN, Richard, *The Economic History of China, from Antiquity to the Nineteenth Century*, Cambridge University Press, Cambridge, 2016.

504. VON VERSCHUER, Charlotte, *Le commerce extérieur du Japon des origines au XVI^e siècle*, Maisonneuve & Larose, Paris, 1988.
505. VON VERSCHUER, Charlotte, « Looking from Within and Without; Ancient and Medieval External Relations », in *Monumenta Nipponica*, vol. 55-4, Sophia university, Tōkyō, 2000, p. 537-66.
506. VON VERSCHUER, Charlotte, « Japan's Foreign Relations - 1200 to 1392 A. D., A Translation from *Zenrin Kokuhōki* », in *Monumenta Nipponica*, vol. 57-4, Sophia university, Tōkyō, 2002, p. 413-445.
507. VON VERSCHUER, Charlotte, « Ashikaga Yoshimitsu's Foreign Policy - 1398 to 1408 A. D., A Translation from *Zenrin Kokuhōki*, the Cambridge Manuscript », in *Monumenta Nipponica*, vol. 62-3, Sophia university, Tōkyō, 2007, p. 261-297.
508. VON VERSCHUER, Charlotte, *Le commerce entre le Japon, la Chine et la Corée à l'époque médiévale, VII^e-XVI^e siècle*, Publications de la Sorbonne, Paris, 2014.
509. WANG Huayan, « Histoire des Yuan (L') (Yuanshi) », in KOUAME, Nathalie, MEYER, Éric P., VIGUIER, Anne (dir.), *Encyclopédie des historiographies - Afrique, Amériques, Asies, Volume 1 : sources et genres historiques*, Inalco Presses, Paris, 2020, tome 1, p. 769-779.
510. WILL, Pierre-Etienne, "Chinese Local Gazetteers: An Historical and Practical Introduction", *Notes de recherches du centre Chine*, Centre de Recherches et de Documentation sur la Chine contemporaine, 1992, n°3.
511. WINROTH, Anders, *The Conversion of Scandinavia : Vikings, Merchants, and Missionaries in the Reaking of Northern Europe*, Yale University Press, 2012.
512. WINROTH, Anders, *The Age of the Vikings*, Princeton University Press, New Jersey, 2016.
513. WONG, Roy Bin, WILL, Pierre-Etienne, « Entre Monde et Nation : les régions braudéliennes en Asie », in *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, vol. 56 (1), 2001, p. 5-41.
514. WYATT, Don J. (éd.), *Battlefronts Real and Imagined : War, Border, and Identity in the Chinese Middle Period (The New Middle Ages)*, Palgrave Macmillan, New York, 2008.
515. YAMAMURA Kozo (Dir.), *The Cambridge History of Japan*, Cambridge University Press, 1990.
516. YANG Shouye, WANG Zhongbo, DOU Yanguang, SHI Xuefa, "A review of sedimentation since the last Glacial Maximum on the continental shelf of eastern China", in *Geological Society of London Memoirs*, 2014, vol. 41, p. 293-303.

Table des matières

INTRODUCTION	11
PREMIERE PARTIE : LA MER DE CHINE ORIENTALE AVANT 1350	54
CHAPITRE 1 : PARTICULARITES ET CONTRAINTES DE NAVIGATION EN MER DE CHINE ORIENTALE	58
I.1.A LE MILIEU	59
I.1.B LES PRINCIPALES ROUTES MARITIMES.....	72
I.1.C LES NAVIRES DE LA MER DE CHINE ORIENTALE AVANT 1350	99
CHAPITRE 2 : LA MER COMME EXTENSION DU TERRITOIRE	127
I.2.A QUAND LA CHINE DEVINT UNE PUISSANCE MARITIME	128
I.2.B LE KORYO, APOGEE DES CIRCULATIONS MARITIMES INTRA-COREENNES.....	148
I.2.C LA MER DANS LE JAPON FEODAL	168
CHAPITRE 3 : LES RESEAUX MARCHANDS DE LA MER DE CHINE ORIENTALE	181
I.3.A L'ACTIVITE DES MARCHANDS CHINOIS	181
I.3.B LE COMMERCE KORYO-JAPON	192
CHAPITRE 4 : LA PIRATERIE AVANT 1350	211
I.4.A LA PIRATERIE EN COREE ET EN CHINE.....	211
I.4.B LA PIRATERIE AU JAPON : ENTRE PROHIBITION ET INSTITUTIONNALISATION.....	220
DEUXIEME PARTIE : L'ESSOR DE LA GRANDE PIRATERIE JAPONAISE, 1350-1388	248
CHAPITRE 1 : LA PIRATERIE JAPONAISE A SON APOGEE, 1350-1388	248
II.1.A ESQUISSE HISTORIQUE DE LA PIRATERIE JAPONAISE, 1350-1388	248
II.1.B. LE FONCTIONNEMENT ORDINAIRE DE LA PIRATERIE JAPONAISE	276
CHAPITRE 2 : L'ARCHIPEL JAPONAIS, FOYER DE LA PIRATERIE	329
II.2.A. LA SOCIETE JAPONAISE EN CRISE : LE CONFLIT DES COURS DU SUD ET DU NORD	329
II.2.B LES BASES DE LA PIRATERIE AU JAPON	341
II.2.C LES CIRCUITS ECONOMIQUES DE LA PIRATERIE	364
II.2.D. LES POUVOIRS FEODaux ET LA PIRATERIE	424
CHAPITRE 3 : LES ECHANGES EN MER DE CHINE BOULEVERSES	469
II.3.A. CONSEQUENCES EN MER DE CHINE DE L'EFFONDREMENT DU POUVOIR MONGOL	469
II.3.B. ENTRAVER LA LIBERTE DES MERS	497
II.3.C. RESOUDRE LA PIRATERIE PAR LA DIPLOMATIE	531
TROISIEME PARTIE : RECONFIGURATION DES RESEAUX DE COMMERCE, CONTREBANDE ET PIRATERIE, 1389-1419	551
CHAPITRE 1 : LA RESTRUCTURATION DE LA PIRATERIE JAPONAISE	551
III.1.A. LA DESAGREGATION DES GRANDES FLOTTES	551
III.1.B. UN RENOUVEAU DE L'ACTIVITE PIRATE DURANT LES ANNEES 1410	569
III.1.C. LA CAMPAGNE DE 1419 : LE RAID PIRATE LE MIEUX DOCUMENTE	575
CHAPITRE 2 : LA NOUVELLE DIPLOMATIE ANTIPIRATE	587
III.2.A. UNE PAIX PRECAIRE DANS L'ARCHIPEL JAPONAIS	588
III.2.B. LE <i>BAKUFU</i> DE MUROMACHI ET LA MER DE CHINE ORIENTALE	595
III.2.C. LA REORIENTATION STRATEGIQUE DU CHOSON.....	615
CHAPITRE 3 : LES NOUVEAUX RESEAUX DE L'ECONOMIE MARITIME	655

III.3.A. UN NOUVEL AXE PROSPERE : LA ROUTE DES RYUKYU	656
III.3.B. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU DETROIT DE COREE	682
III.3.C. ÉTUDE DE CAS : SODA SAEMONTARO, CHEF PIRATE, MARCHAND ET DIPLOMATE	732
CONCLUSION.....	763
ANNEXES.....	777
ANNEXE 1 : LE GONG DU KAM'UNSA 感恩寺	782
ANNEXE 2 : TABLEAU RECAPITULATIF DES LETTRES EMISES PAR SO TSUNESHIGE ET SOKO ENTRE 1350 ET 1369.....	788
ANNEXE 3 : TABLEAU RECAPITULATIF DES AFFAIRES DE PIRATERIE JAPONAISE EN COREE ET EN CHINE, 1350-1419	792
BIBLIOGRAPHIE	875
I. SOURCES PRIMAIRES	875
SOURCES TEXTUELLES	875
RAPPORTS DE FOUILLES ARCHEOLOGIQUES	878
II. BIBLIOGRAPHIE SECONDAIRE.....	882
TABLE DES MATIERES	929
TABLE DES ILLUSTRATIONS	931

Table des illustrations

Figure 1 : Carte des vents saisonniers	65
Figure 2 : Carte des courants marins de surface	66
Figure 3 : Carte de Pyōngnando et de ses environs	76
Figure 4 : Carte de la route côtière intracoréenne	79
Figure 5 : Carte de la baie de Hakata au Moyen âge	83
Figure 6 : Carte des îles entre le Sud de Kyūshū et Okinawa	84
Figure 7 : Carte des Ryūkyū selon le <i>Haedong Chegukki</i>	85
Figure 8 : <i>Ryūkyūkokuzu</i> (1696)	86
Figure 9 : Carte des Zhoushan	90
Figure 10 : Archipel du nord-ouest de Kyūshū	92
Figure 11 : Carte des routes maritimes en mer de Chine orientale, première moitié du XIV ^e siècle	98
Figure 12 : Datation des épaves coréennes anciennes découvertes à ce jour	100
Figure 13 : Plan de coupe des coques des épaves de Sibidongp'a, Wando et Tallido	103
Figure 14 : Reconstitution du Mado n°1 (coulé en 1208). Cette classe de navire correspondait selon toute vraisemblance aux navires de transports de taxes appelés <i>ch'omasōn</i>	106
Figure 15 : Représentation d'un hirada au XIV ^e siècle, détail du rouleau peint <i>Hōnen Shōnin gyōjō ekotoba</i> (法然上人行状絵詞 ; vers 1310)	111
Figure 16 : Représentation d'une pirogue à bordés au XIII ^e siècle, détail du rouleau peint <i>Kitano Tenjin engi emaki</i> (北野天神縁起絵巻 ; première moitié du XIII ^e siècle)	112
Figure 17 : Reconstitution d'une pirogue à bordés de l'époque de Kamakura.	113
Figure 18 : Détail du <i>Boki Ekotoba</i> (慕帰絵詞 ; 1351)	115
Figure 19 : Schéma du Penglai n°1	118
Figure 20 : Reconstitution 3D de la structure interne du navire de Sin'an	120
Figure 21 : Schéma des coques de l'épave de Quanzhou et de Sin'an.	120
Figure 22 : Reconstitution 3D du Sin'an	121
Figure 23 : Carte des greniers pour le transport des taxes au Koryō	159
Figure 24 : Plan de l'épave du Mado n° 3	164
Figure 25 : Attaques pirates au Koryō en 1350	251
Figure 26 : Carte des déplacements de la marine coréenne pour défendre le golfe du Kyōnggi contre l'avant-garde de la flotte pirate au début du 3 ^e mois de 1352	254
Figure 27 : Campagne de la flotte pirate de 1358	257
Figure 28 : Carte des attaques de pirates japonais sur le continent, 1350-1368	258
Figure 29 : Carte des incursions des pirates japonais au Koryō, du 6 ^e au 8 ^e mois de 1383	266
Figure 30 : Carte des déplacements du groupe pirate de 1380	274
Figure 31 : Nombre de flottes pirates simultanément actives année par année,	283
Figure 32 : Attaques japonaises sur les côtes coréennes par mois de l'année,	285
Figure 33 : Îles coréennes fréquentées par les flottes pirates selon Yi Kak, 1419	292
Figure 34 : Carte des attaques de pirates japonais en Chine	297
Figure 35 : Carte des campagnes pirates de 1374	300
Figure 36 : Carte des murailles de Kaesōng à l'époque du Koryō avec l'emplacement de l'Étang de l'Est	306

Figure 37 : Carte du monastère de Tōksan-ri et ses abords	326
Figure 38 : Comparaison entre l'activité pirate et les grands développements du conflit civil à Kyūshū	339
Figure 39 : Carte de Tsushima au Moyen âge.....	347
Figure 40 : Principales familles du Maturatō.....	353
Figure 41 : Répartition des céramiques coréennes excavées au Japon	388
Figure 42 : Tesson de céladon du Koryō estampillé « Chōngnŭng »	389
Figure 43 : Photographie du gong du sanctuaire Takuzutama et de son inscription (détail)	398
Figure 44 : Répartition des stoupas du Kansai dans le nord-ouest de Kyūshū	413
Figure 45 : Stoupas du Kansai.....	415
Figure 46 : Carte de l'itinéraire de la flotte du Nord en 1419	581
Figure 47 : Coupe transversale de l'épave d'Anjwa	634
Figure 48 : Reconstitution de la coque du Anjwa	635
Figure 49 : Coupe transversale de l'épave du Mado n°4	636
Figure 50 : Plan de l'épave du Mado n°4 et coupe longitudinale.....	637
Figure 51 : plan de l'épave du Penglai n°3.....	638
Figure 52 : Reconstitution du Penglai n°3.	639
Figure 53 : Carte des Trois Royaumes des Ryūkyū.....	659
Figure 54 : Carte des réseaux commerciaux des Ryūkyū	668
Figure 55 : Carte des abords de la mer d'Ariake	671
Figure 56 : Navire dépeint dans le <i>Jingū kōgō engi</i>	700
Figure 57 : Navire dépeint dans le <i>Jingū kōgō engi</i>	700
Figure 58 : Reproduction du navire dépeint dans le <i>Shinnyodō engi</i>	702
Figure 59 : Reconstitution d'un grand navire japonais de l'époque Muromachi	705
Figure 60 : Comparaison de la coque de l'épave d'Anjwa (fin xiv ^e siècle) et la structure interne de <i>bezaisen</i> du xix ^e siècle.....	711
Figure 61 : Gong du Kam'ūnsa (vue de face)	786
Figure 62 : Gong du Kam'ūnsa (vue de côté).....	786
Figure 63 : Gong du Kam'ūnsa (revers avec inscription visible)	787

LISTE DES ÉLÉMENTS SOUS DROITS

Liste de **tous les éléments retirés** de la version complète de la thèse
faute d'en détenir les droits

Illustrations, figures, images...

Légende de l'image	N° de l'image	Page(s) dans la thèse
Carte des Ryūkyū selon le <i>Haedong Chegukki</i>	Figure 7	85
<i>Ryūkyūkokuzu</i> (1696)	Figure 8	86
Représentation d'un <i>hirada</i> au XIV ^e siècle, détail du rouleau peint <i>Hōnen Shōnin gyōjō ekotoba</i> (法然上人行状絵詞 ; vers 1310)	Figure 15	111
Représentation d'une pirogue à bordés au XIII ^e siècle, détail du rouleau peint <i>Kitano Tenjin engi emaki</i> (北野天神縁起絵巻 ; première moitié du XIII ^e siècle)	Figure 16	112
Détail du <i>Boki Ekotoba</i> (慕歸絵詞 ; 1351)	Figure 18	115
Navire dépeint dans le <i>Jingū kōgō engi</i>	Figure 56	700
Navire dépeint dans le <i>Jingū kōgō engi</i>	Figure 57	700