

TIDIANE N'DIAYE



Le jaune
et le noir

enquête historique

CONTINENTS NOIRS *nrf* GALLIMARD

DU MÊME AUTEUR

LA LONGUE MARCHÉ DES PEUPLES NOIRS, Éditions Publibook, Paris.

PASSIONS CRÉOLES, Éditions Publibook, Paris.

MÉMOIRE D'ERRANCE, Éditions A3, Paris.

L'EMPIRE DE CHAKA ZOULOU, Éditions L'Harmattan, Paris.

L'ÉCLIPSE DES DIEUX, Éditions du Rocher / Serpent à Plumes, Paris.

LES FALACHAS, NÈGRES ERRANTS DU PEUPLE JUIF, Éditions Gallimard, collection Continents Noirs, Paris.

LE GÉNOCIDE VOILÉ, Éditions Gallimard, collection Continents Noirs, Paris.

PAR-DELÀ LES TÉNÈBRES BLANCHES, Éditions Gallimard, collection Continents Noirs, Paris.

Les littératures dérivent de noirs continents.

Manfred Müller

TIDIANE N'DIAYE

Le jaune et le noir

enquête historique

CONTINENTS NOIRS  GALLIMARD

© *Éditions Gallimard*, 2013.

CHAPITRE PREMIER

Chine-Afrique, premières relations en symphonie inachevée

*Qui ne se préoccupe pas de l'avenir lointain se
condamne aux soucis immédiats.*

Confucius

Forte aujourd'hui d'une population de 1,3 milliard d'habitants, la Chine voit son économie propulsée à la deuxième place mondiale. Les besoins énergétiques de ses industries lui imposent des compromis et l'abandon de positions condescendantes vis-à-vis de certains pays en voie de développement, notamment ceux du continent noir. Il a suffi de quelques décennies pour que la Chine, qui a maintenant farouchement besoin de l'Afrique pour ses matières premières et son marché, passe de l'indifférence, voire du discours méprisant, à un activisme aussi frénétique qu'intéressé. L'Afrique, qui hier était pour les Chinois « le continent qui n'existe pas », est devenue l'un des plus importants partenaires de l'empire du Milieu, dont le pragmatisme va de pair avec une salvatrice amnésie.

Tandis que la cécité des Européens les a empêchés de voir que, dans quelques années, l'Afrique se prévaudrait d'une population dépassant le milliard d'habitants, en voie de disposer d'un certain pouvoir d'achat, la Chine s'y ménage des alternatives. Sous les coups de boutoir du nouveau venu asiatique, les relations commerciales du continent noir se déportent de façon générale du Nord vers l'Orient.

Étant donné l'éloignement du continent asiatique, la différence trop criante des ethnies et surtout le caractère long-temps autarcique de la Chine, d'aucuns imaginent difficilement que ces civilisations, que tout sépare, aient pu entretenir des relations dans le passé. Et pourtant... Les relations entre la Chine et l'Afrique remontent à l'époque de la dynastie Han, vers 206 av. J.-C. Quant au premier récit chinois sur l'Afrique, il date du VIII^e siècle de notre ère.

Il faudra attendre la dynastie Ming (1368-1644) pour assister à de véritables périples maritimes chinois sur les côtes africaines, par le navigateur Zheng He (ou Tcheng Ho). Avant la dynastie Ming, la navigation chinoise s'effectuait pour l'essentiel le long des côtes. À la tête de ses insurgés, les « Turbans rouges », un paysan activiste du nom de Zhu Yuanzhang (1328-1398) parvint à écraser et bouter hors de Chine la dynastie mongole Yuan (1279-1368). Zhu Yuanzhang s'autoproclama empereur le 23 janvier 1368, établissant sa capitale à Nankin (Yingtianfu). Il régnera comme premier empereur Ming, sous le nom de Hongwu, de 1368 à 1398. Sa décision de nommer sa dynastie Ming, autrement dit « lumière », est une référence aux mouvements religieux d'inspiration manichéenne qui ont été à l'origine de la rébellion populaire à laquelle il doit son trône.

C'est sous cette dynastie que les Chinois commencèrent à explorer l'océan Indien jusqu'à l'Afrique, puis à y commercer. Au début de cette période, la Chine favorisa le développement des sciences, de la technique et une grande ouverture politique sur le monde, dont témoignent les expéditions de Zheng He, l'un des premiers grands explorateurs maritimes modernes. Musulman chinois du Yunnan, membre

d'une famille originaire d'Asie centrale appartenant à la minorité Hui, cet homme ambitieux était aussi un eunuque.

Le terme « eunuque », d'après Le Robert, accole deux mots grecs, *eunoukhos* signifiant « qui garde (*ekhein* : "avoir, tenir") le lit (*eunê*) des femmes ». Dans la Bible, il semble s'appliquer à des hommes castrés (souvent pour éviter tout problème avec les femmes de la noblesse). L'appellation eunuque échappant à sa définition primitive désignera aussi certaines fonctions comme celle de domestique.

On attribue l'institution des eunuques, ou hommes imberbes, à la légendaire reine Sémiramis. On rapporte aussi que Cléopâtre aimait à s'entourer de ces êtres « atypiques ». À l'origine, on pratiquait la castration sur les prisonniers de guerre. C'était le moyen qu'avaient trouvé certains peuples pour réduire la force musculaire des captifs, diminuer leur combativité et éviter qu'ils ne se perpétuent. Ce châtiment fut progressivement étendu aux criminels et aux condamnés pour viol.

Chez les Turcs et les Chinois, l'ablation totale de l'organe viril était courante. En Chine, les hommes condamnés à cette peine — c'était le châtiment des violeurs — devinrent des esclaves au service de la dynastie Qin, travaillant, par exemple, à la réalisation de projets tels que l'Armée de Terracotta, ces milliers de soldats en terre cuite mis au jour au siècle dernier. Le pouvoir Qin confisquait leurs biens et réduisait leur famille en esclavage. Ces esclaves ne pouvaient plus voir leurs proches.

En Perse et chez les Arabes, l'émasculatation était un critère incontournable d'embauche pour les esclaves préposés à la garde des femmes du harem. Les eunuques avaient l'avantage d'être plus dociles dans l'exécution des tâches

qu'on leur confiait, jusqu'aux plus rebutantes. À Byzance, par exemple, ils remplissaient toutes les fonctions de l'État, et y occupaient même souvent les plus élevées. Il arrivait que des fils d'empereur ou des membres de la plus haute aristocratie se fassent volontairement eunuques pour que leur classe sociale, à travers eux, garde la haute main sur certaines fonctions très importantes et évite ainsi qu'elles ne tombent entre des mains étrangères.

Être eunuque dans l'Empire romain d'Orient et plus tard au sein du pouvoir ottoman était l'un des meilleurs moyens d'embrasser une belle carrière de gouverneur, d'ambassadeur, de Premier ministre, de stratège, d'amiral ou de patriarche. En Chine aussi plusieurs dynasties virent des eunuques occuper des fonctions importantes sur l'échiquier du pouvoir.

Zheng He fut capturé à treize ans, puis castré et placé comme serviteur dans la résidence du prince Zhu Di (1360-1464). Après son accession au trône, Zhu Di, devenu troisième empereur Ming sous le nom de Yongle, attribua à cet eunuque le nom de Zheng et celui, religieux, de Sanbao, qui signifie « Trois Trésors ».

Déjà sous la dynastie Yuan, qui avait succédé à celle des Song, un vaste programme de constructions navales avait été mis en œuvre pour préparer une infructueuse invasion du Japon et des expéditions contre le Tonkin, le Tchampa et Java (cette dernière en 1293). Mais il fallut attendre l'avènement de la dynastie Ming pour voir un considérable développement des expéditions maritimes. Yongle avait transféré en 1409 la capitale chinoise de Nankin (dans le Sud) à son emplacement actuel, Pékin. Ce grand réformateur avait ordonné que de gigantesques

expéditions maritimes aillent explorer des pays de l'océan Indien comme l'Indonésie, la Malaisie, le Sri Lanka et l'Inde. C'est ainsi que, sortant d'une longue domination mongole, tous les chantiers navals du bas Yangzi furent mobilisés avec pour mission de construire deux cents navires d'une armada baptisée La Flotte des Trésors. Elle comprenait des navires à quatre mâts, dont les plus gros mesuraient cent quarante mètres de long et cinquante-sept de large, avec une capacité en charge de mille cinq cents tonnes.

Zheng He se retrouva à trente-quatre ans à la tête de cette grande escadre navale. Il avait été élevé au grade de grand amiral des mers de l'Ouest sans avoir jamais pris part à aucune aventure maritime. Le 11 juillet 1405, La Flotte des Trésors largua les amarres depuis le port de Longkiang, à l'embouchure du Yangzi Jiang, le fleuve Bleu, pour un long périple dans les mers du Sud. C'était la première des sept grandes missions d'exploration conduites par l'eunuque chinois, mais aussi la plus grande expédition maritime de l'histoire de la Chine. Elle concernait environ trente mille hommes et deux cents bateaux à voiles. En plus des marins étaient embarqués des médecins, des comptables, des interprètes, des enseignants, des astrologues, des commerçants et des artisans. Zheng He explorera l'océan Indien et l'archipel d'Asie du Sud.

Puis il longea la côte orientale de l'Afrique. À cette époque, les côtes africaines allaient voir se croiser des caravelles portugaises et des jonques chinoises. Les deux puissances menaient parallèlement des campagnes maritimes d'envergure. Le Portugal, par le prince Henri le Navigateur, depuis son observatoire de Sagres, lançait expédition sur expédition pour découvrir la route menant aux légendaires richesses du Grand Khan et au royaume

mythique de Cathay. Mais ce n'est qu'en 1488 que Bartolomeu Dias parviendra jusqu'au cap des Tempêtes, qui sera par la suite rebaptisé cap de Bonne-Espérance, bien après que Zheng He eut, au cours de sa quatrième expédition, abordé les côtes de l'Afrique australe.

Une carte chinoise datée de 1389, qui est la plus vieille représentation cartographique de l'Afrique, révèle d'ailleurs la bonne connaissance qu'avaient les Chinois du continent noir. Cette carte, qui s'étend de la Chine à l'océan Atlantique, donne une représentation à peu près exacte de l'Afrique. Elle fait apparaître le Nil et les montagnes du Drakensberg en Afrique du Sud. Baptisée *Da Ming Hun Yi Tu* ou « Carte du grand empire Ming », elle a été digitalisée par les services de cartographie de l'Afrique du Sud, afin d'être montrée au public. L'original de dix-sept mètres carrés (4,5 mètres de large et 3,8 mètres de long) fut longtemps conservé dans le plus grand secret aux Archives historiques de Pékin. Cette carte, qui serait vraisemblablement la copie peinte sur soie d'un autre planisphère sculpté dans la pierre vingt ou trente ans plus tôt, n'a jamais quitté l'empire du Milieu.

Zheng He fut certes le premier à aborder les régions côtières africaines en ne naviguant pas « à l'aveugle ». Mais des poteries chinoises datant du XIII^e siècle ont été découvertes dans la province du Limpopo (au nord de l'Afrique du Sud) et des inscriptions en caractères chinois dans la province du Cap. On a également retrouvé des tessons de céramiques chinoises dans les ruines du Grand Zimbabwe. C'était au cours de la cinquième expédition, qui fut spécifiquement africaine. Elle se déroula en 1417 et fit d'abord cap sur Ormuz, dans le golfe Persique, puis vers

Aden, où l'on offrit aux Chinois une girafe, qu'ils appelaient *K'i-lin* (du nom d'un animal fabuleux). Dans le Mou-Kou-tou-chou (Mogadiscio), les habitants firent don de zèbres et de lions. La flotte de Zheng He se rendit aussi à Ou-la-wa (Brava) dans la Somalie d'aujourd'hui.

Selon la *Chronique des Ming*, Zheng He fut envoyé entre 1417 et 1423 comme ambassadeur à Brava, puis encore une fois en 1430 (cinquième année de l'empereur Xuande). Les ouvrages chinois du *xv^e* siècle, notamment le *Ying-yai chenglan* (« Les versions triomphales de l'Océan sans limites »), composé par Ma Houan, aux environs de 1430, nous donnent sur l'Afrique orientale des indications, surtout détaillées dans le *Sing-tch'a chenglan*. On voit là des descriptions des villes de Somalie, Brava, Mogadiscio et Djoumbo. Ils indiquent que, durant la quatorzième année de l'empereur Yongle, Mogadiscio envoya une ambassade en Chine et que les cités de Brava et de Malindi rendirent à la cour de Chine l'hommage accompagné d'un tribut.

Le roi de Mogadiscio fit partir pour la Chine deux autres ambassades chargées de tributs, et l'empereur lui fit remettre en échange des dons comprenant notamment de la soie à dessins de fleurs pour lui et ses concubines. À cette époque, Brava envoya quatre fois le tribut. Ainsi peut-on dater de 1416 les premières relations diplomatiques entre la Chine et deux principautés dont les centres se trouvaient dans le territoire de la Somalie d'aujourd'hui et qui se considéraient alors comme pays tributaires de l'Empire chinois. En 1415, le sultan de Malindi, sur la côte orientale d'Afrique, avait déjà envoyé à l'empereur de Chine une ambassade avec des présents variés, notamment une girafe. Cette girafe, ainsi que celle du sultan du Bengale

(qui l'avait reçue d'Afrique et l'avait envoyée à l'empereur de Chine l'année précédente), fut accueillie avec de grands honneurs à la cour de Pékin. En raison de sa démarche jugée harmonieuse et de son bêlement considéré comme musical, la girafe y apparut comme un symbole de la bienveillance céleste à l'égard de la dynastie. Et l'on vit en elle l'emblème de la vertu par excellence, du parfait gouvernement et de l'harmonie complète de l'univers. Une peinture chinoise conservée à New York représente la girafe accompagnée d'une inscription célébrant la beauté et les qualités de l'animal. Zheng He ramena des côtes de Somalie des autruches, que les Chinois appelaient des « oiseaux chameaux ». Il rapporta aussi en Chine des léopards et des lions.

Les navires chinois à ponts multiples transportaient des produits d'exportation destinés au troc, notamment de la soie et des porcelaines. Zheng He échangea ses marchandises contre plusieurs spécialités africaines (épices, bijoux, bois de construction, etc.), ce qui lui gagna l'amitié des habitants des pays accostés.

Ces indications attestent donc l'existence de relations commerciales entre la Chine et certains territoires de l'Afrique australe et de l'Est au début du xv^e siècle. En fait, d'après la *Chronique des Ming*, la flotte de Zheng He atteignit les côtes de la Somalie, du Kenya et de Zanzibar. Elle avait gagné Mombasa et Malindi (ou Mélinde), ville du Kenya habitée par les Swahilis depuis le xiv^e siècle.

Des archéologues kényans ont découvert dans la localité de Shangjia une statue de lion dont la conception renvoie au style architectural de la Chine ancienne. Les habitants de cette localité, située dans l'archipel de Lamu, sont

appelés les Wa Shangjia ou « les gens venus de Shangjia ». Or l'endroit se trouve justement sur le chemin que la flotte chinoise devait obligatoirement prendre pour se frayer un passage vers l'Afrique orientale. Louise Levathes, journaliste au *New York Times*, auteur de *Lorsque la Chine prétendait à l'hégémonie sur la mer*, affirme y avoir rencontré un centenaire. Cet ancien lui aurait dit avoir appris de son grand-père qu'un navire chinois avait échoué sur un écueil près de l'île. Des survivants seraient restés dans les villages environnants. Leurs descendants formeraient aujourd'hui la population locale. En fait, des recherches sérieuses ont confirmé que le navire qui a sombré faisait bien partie de la flotte chinoise conduite par le navigateur Zheng He. Une vingtaine des membres de l'équipage ont pu finalement gagner l'île de Pataï. Ils sont arrivés au village baptisé aujourd'hui Shangjia, s'y sont installés et ont épousé des femmes autochtones.

L'histoire rapporte que, au moment où ces marins chinois ont débarqué, ils n'ont pas été acceptés immédiatement par les habitants du village. Mais dès que l'un d'entre eux eut tué un grand boa qui s'en prenait à la population depuis plusieurs années, ils furent appréciés différemment et invités à rester. Certains experts sont catégoriques : « Shangjia » est un dérivé de Shanghai (en Chine). En swahili, la prononciation de Shangjia est la même que celle de Shanghai et le mot a deux sens. Soit il évoque « l'endroit où il y a des abeilles », soit il désigne la ville chinoise de Shanghai. Comme il n'y a jamais eu d'abeilles dans cette région, on est fondé à croire que ce village kényan doit son nom à la ville de Shanghai, devenue un district chinois en 1291. Le village de Shangjia est tombé en ruine au milieu du xv^e siècle à cause d'un incendie ou du manque d'eau

potable, soit plusieurs décennies après l'arrivée de la flotte de Zheng He sur les côtes africaines.

Les chercheurs chinois sont d'avis que, si des marins originaires de l'empire du Milieu ont laissé une descendance sur la côte est de l'Afrique, il y a plusieurs centaines d'années, ceux-ci ne pouvaient qu'avoir fait partie des équipages de Zheng He. Aussi, le 30 juin 2005, Mwamaka-Shiaruifu, Kényan descendant de l'un d'entre eux, est-il allé participer à la célébration du six centième anniversaire des voyages maritimes du grand amiral des mers de l'Ouest. Il s'est rendu à Taicang, dans la province du Jiangsu, en Chine orientale, qui était le lieu de départ de la flotte de Zheng He. L'excursion de son « ancêtre jaune » vers l'ouest avait ouvert la route maritime de la soie, reliant la Chine, les pays d'Asie et d'Afrique.

Cette intrusion des Chinois au xv^e siècle sur les côtes d'Afrique orientale était une surprise totale pour les commerçants arabes, persans et indiens. Si le motif économique était évident, le but principal n'était pas expansionniste. À l'inverse des expéditions européennes de l'époque, celles de Zheng He n'étaient pas destinées à étendre la souveraineté de la Chine au-delà des mers. Ces explorations maritimes n'ont jamais esquissé un début de colonisation, contrairement à celles des nations européennes. Avant le départ de Zheng He, l'empereur Yongle lui avait fait des recommandations bien précises. Outre l'approfondissement des connaissances géographiques, il devait nouer des amitiés et créer des opportunités d'échanges commerciaux avec les pays étrangers, en privilégiant une coopération mutuelle et la recherche d'avantages réciproques. Mais,

comme le note Rémi Kauffer, « il s'en est fallu d'un cheveu que l'Afrique soit chinoise ».

En fait, la possibilité que l'Afrique orientale devienne une colonie de la Chine a été contrecarrée par les tendances isolationnistes qui dominaient à la cour de Pékin durant les années du milieu du xv^e siècle. Sitôt l'amiral Zheng He disparu, Pékin renonça à ses ambitions maritimes. Est-ce par manque de moyens financiers ou pour concentrer ses forces contre les invasions mongoles? L'empire du Milieu se referma sur lui-même. Le successeur de Yongle, Hongxi, était défavorable à ces expéditions. L'empereur suivant, Xuande, donna des instructions précises pour arrêter la construction de navires à destination de « pays barbares ». Et, bien qu'il ait admis l'ultime croisière de Zheng He en 1431, il n'envoya plus personne, par la suite, dans les mers occidentales.

La flotte fut démantelée et les commerçants chinois se virent interdire, sous peine de lourdes amendes ou de mort, de construire des navires de fort tonnage. Ils devaient se contenter de jonques destinées au cabotage sur de courtes distances. Hormis quelques jésuites admis à la Cour au xvii^e siècle, la présence des étrangers n'était plus autorisée dans l'empire du Milieu. La disparition de Zheng He en mars 1433 devait donc consacrer l'interruption totale des relations directes entre la Chine et l'Afrique. L'empire du Milieu mettra en veilleuse durant des siècles cette politique d'ouverture vers le monde. Jusqu'en décembre 2008, la flotte chinoise ne naviguera plus sur l'océan Indien. Puis les Portugais s'installèrent à Macao au xvi^e siècle. Ils établiront des relations avec la Chine, mais à leur profit exclusif, amenant avec eux des Africains issus des bases lusitaniennes.

Aujourd'hui, dans sa stratégie de pénétration du continent noir, la Chine aime à rappeler les expéditions pacifiques de l'amiral Zheng He sur la côte orientale africaine au xv^e siècle. La République populaire instrumentalise l'histoire pour servir ses intérêts présents et se rapprocher diplomatiquement des régimes africains. Elle rappelle que ses relations commerciales passées avec l'Afrique étaient dépourvues de visées expansionnistes. Cet argument est souvent avancé et mis en exergue.

En effet, du fait de ses expéditions maritimes et de son avance culturelle et technologique, la Chine aurait pu avoir les mêmes ambitions que les nations anciennement colonisatrices du continent noir. Pendant que la plupart des autres régions du monde vivaient à l'âge des ténèbres, ce pays connaissait un essor incomparable pour l'époque. Dans son ouvrage *Naissance et déclin des grandes puissances*, l'historien Paul Kennedy écrit à propos de la Chine : « Sa population considérable au xv^e siècle (entre cent et cent trente millions d'habitants), par comparaison avec celle de l'Europe (cinquante à cinquante-cinq millions d'habitants), sa remarquable culture, ses terres irriguées, reliées par un système de canalisation depuis le xi^e siècle, et son administration dirigée par une élite éduquée aux normes confucéennes avaient donné une cohérence à la société chinoise qui faisait l'envie des visiteurs étrangers. » Que l'empire du Milieu ait été une grande civilisation capable de transmettre des valeurs universelles ne souffre aucun doute. L'enseignement de Confucius, l'histoire impériale des dynasties successives, la route de la soie, la calligraphie érigée en art, la culture et les mœurs chinoises sont devenus le temps des éléments de référence en matière de savoir-vivre. Si cet État-

nation, le plus ancien au monde, porté par une civilisation de plus de cinq mille ans, ne fut pas une puissance colonisatrice, la raison en est sans doute que sa civilisation a connu une longue période d'essoufflement ou, plus précisément, de stagnation due à une absence de vulgarisation de ses sciences vers ses populations. Seule l'élite sociale, la petite caste stérile des mandarins, put les cultiver, alors que les nations européennes profitaient de la quintessence de la civilisation chinoise et des résultats de son génie créateur notamment pour envahir et dominer le monde, y compris l'Afrique.

Néanmoins nombre d'historiens se perdent encore en conjectures pour expliquer le repli de la Chine, alors même que les nations occidentales se lançaient à la conquête du monde. Dans son ouvrage *China and Maritime Europe, 1500-1800*, John E. Wills nous fournit sans doute la véritable explication : « Entre 1590 et 1610, Macao était au sommet de la prospérité, servant de centre névralgique aux grandes routes commerciales européennes en pleine expansion et à l'activité économique surchauffée de la Chine des Ming, jouant notamment un rôle essentiel dans l'exportation de soie brute et de soieries vers le Japon et l'importation d'argent métal de ce même Japon. Mais en dépit des profits générés par ce commerce, il y avait quelque chose à propos de Macao qui dérangeait beaucoup les habitants de Canton. Les Chinois qui s'y rendaient croisaient dans les rues des personnages aux allures étranges, issus de toutes les races, bigarrés : Portugais d'origine, esclaves et métis venus de tout l'océan Indien. L'architecture, les processions religieuses, le son des cloches des églises, tout cela disait aux Chinois que ce n'était pas la Chine. Le fait que des esclaves africains s'échappent de Macao pour se réfugier à

Canton était une autre source de problème. Aux alentours de 1600, les Cantonais commençaient sérieusement à se dire que Macao n'appartenait plus à Canton. Les poètes commençaient à évoquer les dangers des "dragons dans les eaux", bien différents des dragons bienfaisants des plaines du Nord, qui apportaient la pluie. »

Cette description révèle aussi une page cachée, ou jamais abordée, de l'histoire des relations sino-africaines, notamment la présence d'esclaves africains dans l'empire du Milieu.

Quand la Chine actuelle renoua des relations suivies avec les pays du continent noir, ses dirigeants n'oublièrent jamais de rappeler qu'ils avaient laissé en Afrique le souvenir d'un peuple pacifique, ne s'étant jamais imposé par la force. C'était suggérer que, contrairement aux « méchants esclavagistes et colons occidentaux », la Chine n'avait aucune responsabilité dans le martyre des peuples noirs. Et passer sous silence son implication avérée dans cette tragédie.

À l'époque Song fut écrit le *Tchou-Fantcheu* (« Description des peuples barbares »), un ouvrage compilé en 1226, sur la base de sources antérieures, par un nommé Tchao-Jou-Kou. L'auteur était inspecteur du commerce extérieur de Ts'iuen-tcheou (port de la province de Fou-Kien). Il y parle de plusieurs pays africains, y compris l'Égypte (Wou-sou-Li, c'est-à-dire Misr), la Libye, le Maroc (Mo Kie La : « Maghreb el agsa ») et les pays de la côte orientale (dont Ts'eng-Pa, qui est Zanzibar, et Kan-Mei, probablement les Comores). Il y est question d'Alexandrie et de son phare. Deux régions européennes sont citées : la Sicile (Sen-Kia-li-ye) et la côte méridionale de l'Espagne (MouLan-P'i, de l'arabe *Mourabit*, pays des Almoravides). On y croise aussi, à l'occa-

sion d'une citation du *Ling-wai-Taita*, ouvrage écrit en 1178 par Tcheou Kin-Fei, les îles de K'oun-Loun Ts'eng-K'i, qui correspondraient à celles de Pemba et de Madagascar, et l'indication que des milliers de Noirs provenant de K'oun-Loun (donc Pemba ou Madagascar) étaient vendus comme esclaves en Chine.

On les appelait notamment *He-hiao-seu* (« serviteurs noirs »), ou *Ye-jen* (« sauvages »), ou encore *Kouinou* (« esclaves ressemblant à des démons »). Dans le *P'ing-tcheou K'o T'an*, l'auteur Tchou You déclare que, « dans la province de Koangtcheaou (Kouang-Tong), la majeure partie des gens riches possédait de ces "esclaves ressemblant à des démons" ». Ils étaient ainsi appelés à cause de leur aspect jugé repoussant par les Chinois ou encore traités de sauvages (*Ye-jen*).

Une inscription trouvée à Java et datée de 860 de notre ère identifie sur une liste de domestiques des *Zendjs*, originaires d'Afrique orientale vendus en Chine. Une autre inscription javanaise mentionne d'autres esclaves noirs, offerts par un roi de ce pays à la cour impériale de Chine. Les Javanais ont ainsi envoyé plus de trente mille esclaves noirs à la dynastie Ming.

L'histoire atteste qu'il y avait bel et bien des esclaves noirs sous les Song, en Chine du Sud. Les Occidentaux ne sont pas les seuls acteurs ou bénéficiaires de la traite et de l'esclavage des Noirs. Ces nombreux témoignages nous enseignent que l'odieux trafic humain des Noirs — inauguré par les Arabo-musulmans — aurait même commencé en direction de la Chine avant que le premier captif africain ait été embarqué en direction du Nouveau Monde. Des siècles avant que Français, Anglais ou Portugais aient déporté un seul Africain, les Chinois en asservissaient des

Mamadou Mahmoud N'DONGO

La géométrie des variables

Mood Indigo

Remington

Patrice NGANANG

L'invention du beau regard

Jean-François SAMLONG

Une guillotine dans un train de nuit

Arnold SÈNOU

Ainsi va l'hattéria

Amal SEWTOHUL

Histoire d'Ashok et d'autres personnages de moindre importance

Les voyages et aventures de Sanjay, explorateur mauricien des Anciens Mondes

Made in Mauritius

Sami TCHAK

Place des Fêtes

Hermine

La fête des masques

Amos TUTUOLA

L'ivrogne dans la brousse

Abdourahman A. WABERI

Rift Routes Rails

Transit



Le jaune et le noir Tidiane N'Diaye

Cette édition électronique du livre
Le jaune et le noir de Tidiane N'Diaye
a été réalisée le 19 avril 2013
par les Éditions Gallimard.

Elle repose sur l'édition papier du même ouvrage
(ISBN : 9782070141661 - Numéro d'édition : 253296).

Code Sodis : N55857 - ISBN : 9782072491924
Numéro d'édition : 253298.