

pierre gascar

chine ouverte



nrf

photographies d'ergy landau

gallimard

Extrait de la publication



CHINE OUVERTE

ŒUVRES DE PIERRE GASCAR

nrf

LES MEUBLES.

LE VISAGE CLOS.

LES BÊTES, *suiivi de* LE TEMPS DES MORTS.

LES FEMMES.

CHINE OUVERTE.

pierre gascar
chine ouverte

photographies d'ergy landau

nrf

gallimard

Treizième édition

Il a été tiré de l'édition originale de cet ouvrage, quarante-six exemplaires sur vélin pur fil Lafuma-Navarre, dont quarante numérotés de 1 à 40, et six, hors commerce, marqués de A. à F.

*Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous les pays, y compris la Russie.
Copyright by Librairie Gallimard, 1955.*

De France, deux voies aériennes conduisent en Chine. La première passe par le Nord avec des relais à Prague, à Moscou, à Irkoutsk. La seconde traverse la Méditerranée, l'Orient, les Indes et dessert Hong-Kong, porte anglaise de la Chine. C'est, au-dessus des eaux qu'ils sillonnèrent et sillonnent encore, la route des navigateurs, des marchands, alors que la première voie dessine plutôt à travers des espaces septentrionaux une espèce de ligne du cœur.

Dès Prague, c'est-à-dire à deux heures de vol de Strasbourg, on est dans le vif du sujet. Le monde qu'on aborde alors, on ne le quittera qu'à Vladivostock, à quelque 8.000 kilomètres de là.

CHINE OUVERTE

Vus d'avion, les paysages auront peu changé et la Vistule, les fleuves russes, la Volga, l'Ob, l'Iénisséi, l'Angara n'auront été qu'une énumération scolaire à travers cette page qu'on ne finit pas de tourner. Ligne du cœur, cette voie aérienne symbolise une communauté politique au sein de laquelle tous ces pays coupés de larges fleuves argentés ne sont qu'un, ligne du cœur, elle achemine vers leurs deux capitales fabuleuses, Moscou et Pékin, ceux qui, ici et là, ont cru trouver un nom à l'espoir.

Un signe, un emblème, un idéogramme les accompagne au cours de ce voyage à travers l'Europe et l'Asie, à travers les langages et, souvent, à travers eux-mêmes, à travers leurs incertitudes ou leurs sympathies : une colombe. A l'aérodrome de Prague, elle dit le mot « Paix » en vingt langues ; à Moscou, on la retrouve toutes ailes ouvertes ; à Pékin, elle est sur le béret de marin des enfants ; à Shangai, elle est gravée sur les verres pour le thé. Ce pigeon voyageur devance partout ceux que l'amitié ou la

CHINE OUVERTE

curiosité pousse vers la Chine et qui, au passage, découvrent non sans étonnement que, dans leur pèlerinage ou leur marche à la découverte du monde socialiste, Moscou n'est plus aujourd'hui qu'un relais.

Les avions russes ne dépassant pas Irkoutsk, le transfert des voyageurs d'une compagnie à l'autre (en fait, l'aviation commerciale chinoise est financièrement sino-soviétique) s'effectue à l'aérodrome de la dernière ville sibérienne. Au matin et bien que nous soyons encore en septembre, on dégivre les petits bi-moteurs bruns qui, de deux coups d'ailes, nous porteront jusqu'à Pékin. Le lac Baïkal ne tarde pas à ouvrir sa parenthèse d'eau verte dans l'uniformité aride du paysage. Des sommets dominant la rive est, dont on aperçoit longtemps la pente à travers la transparence de l'eau, roche d'une blancheur de calcaire, d'une blancheur de montagne lavée. Puis la Mongolie ouvre ses déserts de couleur fauve où, de loin en loin, s'élève la tente de feutre blanc d'un berger nomade. Cette terre a

CHINE OUVERTE

l'exacte couleur que lui donnent les géographes sur les cartes de l'Asie physique, ce brun dégradé qu'ils réservent aux reliefs ne dépassant pas mille mètres. Autant que leur palette est juste, ici, le mot des cartographes : cette terre n'est que physique et sa réalité planétaire submerge tout ; les yourtes et leurs maigres troupeaux n'entament pas cette longue négation de l'homme et ne constituent ici qu'une vague résurgence parasitaire. Une ville surgit alors qu'on ne l'attendait plus : Oulan-Bator.

Trois Mongols comme on ne les imagine que dans les opéras, vêtus de longs caftans, ceints d'une écharpe orange ou verte, coiffés de bonnets à oreilles et bottés, regardent l'avion tandis qu'on fait le plein d'essence. Ils ont sur leurs visages bruns aux pommettes hautes cet air d'attention ou de méditation asiatique qui bride un peu les yeux, renverse légèrement le port de tête comme chez le fumeur qui se protège de la fumée de sa cigarette tenue à la bouche. Ils sont toujours là, immobiles, soumis à on ne

CHINE OUVERTE

sait quelle attente lorsque, roulant sur un aérodrome qu'à peu près rien ne limite, l'avion repart pour Pékin.

Le désert porte maintenant un nom légendaire. C'est le Gobi avec ses horizons qui rosissent, bleuissent, ses ronds d'eau morte, certains saumâtres et signalés par un cercle blanc de sel dessinant le bord, ses troupeaux et ses tentes de feutre qui s'espacent de plus en plus, se maintiennent un instant à la limite d'une solitude asphyxiante et s'effacent enfin.

Plus loin, apparaît une route en construction, droite à perte de vue, comme un partage. Les roues des camions ont dessiné des arabesques sur la terre du désert, des deux côtés de ce trait qui coupe la Mongolie intérieure et gagne vers Oulan-Bator. Selon les mouvements de l'avion, le Gobi tourne, s'élève, s'abaisse, bascule et retrouve son assiette, remonte encore : la présentation se poursuit sans nécessité apparente, on ne le sait que trop : c'est une pièce parfaite, d'un grain égal, d'une même cuisson. Le regard interroge alors le Sud où, s'envelop-

CHINE OUVERTE

pant de délais et des brumes bleutées de la distance, la Chine recule encore un peu comme une Terre Promise. Et la voici enfin, farouche d'abord et tout ensommeillée de désert...

Des sortes de bastides ceintes de murs de terre et isolées s'espacent dans l'étendue qui n'a pas encore changé de couleur. Puis ces fortins de bergers se rapprochent les uns des autres, deviennent des hameaux, leurs murs s'ouvrent et tombent. Le premier champ labouré apparaît, poussé sur le côté, un peu risqué dans cette étendue encore désertique et semblable au pion qu'on avance : la Chine est là, à la pointe du soc, d'un seul soc et on imagine ce paysan encore à demi-mongol qui pousse sa charrue à l'extrême limite d'un pays de 600 millions d'habitants, qui trace cette limite en renversant sur la terre dure un sillon de plus, le dernier. Il ne sait pas sans doute qu'il n'y a plus personne au-devant de lui, que plus loin avant aucun paysan ne laboure plus ni ne sème. Il ne le sait pas et

CHINE OUVERTE

parfois, vers le soir, sans doute sa solitude s'émeut-elle d'une odeur de bois d'acacia qui brûle et qui n'est jamais que celle de son propre feu.

Mais bientôt d'autres champs s'étalent et rien, hors les chemins, ne les séparera plus. La Chine naît dans la couleur des terres retournées. Les hameaux deviennent des villages, les villages des bourgs ; entre les bourgs viennent les villes ; de larges fleuves ensablés descendent de l'horizon ; des montagnes sur le flanc desquelles des champs en terrasses dessinent des degrés verdissent au-dessous de nous. Elles sont faites de petits cônes très effilés pressés les uns contre les autres ; elles ont cette forme voisine de la dent, de la griffe, et cette teinte de mousse d'un vert un peu trop sombre qui évoque déjà le dragon. Mais une plaine efface maintenant cette Chine si prompte à se hérissier de légendes. Une chaîne de collines au loin où court le surjet de la Grande Muraille, puis l'avion plonge vers une ville plate, semée d'arbres, une sorte d'oasis dont les limites se per-

CHINE OUVERTE

dent dans la brume d'une après-midi d'automne : Pékin.

Dans un monde où le voyage perd, chaque jour un peu plus, son caractère « sensationnel », j'aime la façon théâtrale dont les compagnies d'aviation vous annoncent l'approche des villes : « Tenez-vous bien à votre siège, attachez-vous : voilà Pékin ». On éteint les cigarettes et il se fait un grand silence. C'est comme si l'on allait recevoir quelque nouvelle saisissante. Oui, tenez-vous bien : voilà la Chine de 1954 et en deçà et au delà de cette Chine : Pékin.

L'avion roule sur une piste de ciment, se range devant un petit bâtiment qui pourrait être celui de l'aérodrome de Chartres. Des douaniers chinois aux uniformes bien coupés et nets montent dans l'appareil. Un infirmier les accompagne. Il porte une boîte à pharmacie. Ne découvrant aucun cas qui nécessite ses soins, il redescend bientôt. Aux murs du hall de l'aérogare, des inscriptions en caractères chinois s'allongent, ver-

ticales, comme des additions sans total. Elles n'ont pas toutes trait à l'aviation, mais aussi à la paix, au socialisme, à l'amitié entre les peuples : on n'en finit jamais d'indiquer à l'homme où il peut aller.

La visite douanière est rapide :

— N'avez-vous rien photographié depuis l'avion ?

La question est posée en chinois et traduite par un interprète. Les Chinois avaient la réputation de tous parler l'anglais, le pidgin-english en tous cas. Ils semblent aujourd'hui l'avoir oublié si toutefois ils l'ont su un jour. Les douaniers aux gestes mesurés, au visage souriant, questionnent le voyageur en chinois. C'est une langue qui, phonétiquement, ressemble souvent au langage de l'hésitation, une langue trébuchante d'où le ton de l'affirmation est absent, ce qui, pour le voyageur qui débarque à Pékin en 1954, ne laisse pas d'être assez réconfortant.

L'aérodrome de Pékin est situé à une quinzaine de kilomètres au nord de la ville, tout près de l'ancien palais d'été des empe-

reurs, un lieu ceint d'un vaste lac artificiel où les habitants de Pékin viennent canoter le dimanche. La banlieue de la capitale s'arrête bien avant et depuis longtemps, les cultures, les maisons paysannes en torchis, ont repris possession de cette terre claire et légère où poussent les légumes et le maïs.

Les voitures qui emportent les voyageurs de l'avion vers la ville roulent en soulevant une poussière blonde. Cette poussière fait partie certains jours de l'air de Pékin de la même façon que l'oxygène, et elle fait aussi partie de sa lumière. Montant des rues de terre de la ville, des champs voisins, et poussée par un vent qui vient du Gobi, elle enveloppe alors la ville tout entière d'un nuage doré (car le temps est clair comme il l'est souvent à Pékin) et, dans cette espèce de nimbe oriental, Pékin vit des jours irrespirables et radieux.

Les voitures roulent lentement ; elles sont de marque soviétique (Ziss, Pobieda), tchèque (Sköda, Tatraplan), polonaise (Pobieda polonaise) ou américaine (Buick ou Mercury datant de sept ou huit ans). La

CHINE OUVERTE

Chine ne fabrique pas encore de voitures et n'a qu'un parc automobile assez pauvre. Les véhicules de tourisme disponibles sont presque tous utilisés par les services officiels. Aussi la voiture automobile évoque-t-elle ici l'importance, la dignité, la mystérieuse urgence. Ses vitres sont très souvent garnies de petits rideaux qu'on peut tirer sur soi et son allure semble modelée sur les sentiments qu'elle inspire ; lente, elle est aussitôt cérémonieuse ; rapide et fendant la foule, elle dit le secret d'Etat, la convocation toute affaire cessante.

Pour le moment, les voitures observent une vitesse intermédiaire : les étrangers, en Chine, sont traités comme des hôtes de marque. On veille à ne pas les secouer et on rappelle d'un coup d'avertisseur impérieux au charretier que l'hospitalité doit consister pour lui à rouler le plus à droite qu'il peut de la route.

Les champs se sont espacés. Les charrettes, la plupart chargées de charbon et conduites par des hommes à la poitrine découverte, se font plus nombreuses et

CHINE OUVERTE

plus nombreux aussi les coups d'avertisseurs. Les premiers vélos-pousse (pourquoi appelle-t-on « pousse » une chose qu'on tire ?) apparaissent. Vétustes, haut perchés, recouverts intérieurement d'une toile blanche tachée et déchirée, ils ressemblent à des landaus d'enfants d'un autre âge. Leurs conducteurs basanés aux mollets nus regardent droit devant eux, la tête un peu penchée et une main sur un levier fixé au cadre ; emportés par l'élan de la roue libre, ils ont la gravité de ceux qui savent que leurs freins ne fonctionneront pas.

Des deux côtés de la route bordée de maigres saules, des constructions s'élèvent. C'est ici un verbe en action qui veut dire aussi que des maisons grandissent. On construit beaucoup à Pékin : des écoles, des hôpitaux, des ministères, des immeubles d'habitation et jusqu'à un théâtre de marionnettes. Pourquoi pas ? Chaque fois, c'est la Tour de Babel comme on la voit dans le tableau de Breughel : une multitude d'hommes aux épaules chargées qui

pressionnants gratte-ciel internationaux, une noire cité lacustre où la faim et les maladies sévissaient.

Il reste un certain nombre de ces sampans dans la rivière de Shanghai, mais entre les agglomérations qu'ils forment, des vides se creusent comme sous l'effet d'un courant qui aurait enfin désamarré ces existences misérables.

25.000 familles ouvrières viennent d'être relogées dans des cités neuves. J'ai visité l'une d'elles, située à quelques kilomètres du centre de Shanghai. Elle compte 30.000 habitants, 4 écoles, 2 collèges, 2 crèches, 3 bains publics, 3 marchés, 1 banque du peuple, un dispensaire, un hôpital, un cinéma et, idée singulière des urbanistes chinois, 8 centres de distribution d'eau chaude. C'est une petite ville qui ressemble à une maquette et où les arbres ne dépassent pas encore les maisons à un seul étage. Les logements y sont réservés par priorité aux meilleurs ouvriers. Chez l'un d'eux, j'ai vu un portrait de Mao Tsé-Toung voisinant avec une image de

Jésus. Comme nous sommes loin du Shanghai des romans d'aventures, des films commerciaux ! Et comme nous sommes peu enclins à le regretter !

Quelques images du Shanghai de jadis cependant subsistent : parmi elles, glissant dans le crépuscule, ces jonques noires aux sombres voiles carrées, dont la proue porte deux yeux ronds. Elles poussent devant elles une eau déjà nocturne qui n'a pas perdu encore tout son mystère et disparaissent vers la vaste baie où le Yang-Tsé-Kiang aux eaux chargées de limon et la rivière de Shanghai se déversent, côte à côte, sans mêler leurs courants, l'un jaune, l'autre vert.

Shanghai sera ma dernière étape chinoise. Regagnant Pékin où je ne m'arrêterai que le temps de préparer mon départ vers la France, je survolerai cette Chine centrale où interminablement les champs succèdent aux champs. A un moment, la terre manque. Les inondations ont transformé la Chine en une planète noyée. L'eau devant soi, l'eau derrière soi, l'eau sur tous les horizons que le regard découvre, mais