

alfred max la chine
comme si vous y étiez



Extrait de la publication



idees/gallimard



*Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation
réservés pour tous les pays, y compris l'U. R. S. S.*

© *Éditions Gallimard, 1973.*

I

Des pilotes prudents. — Une odeur d'encens. — Un pays où la « petite reine » est reine. — Disparition des classes sociales. — Pékin, ville ouverte. — Un pouvoir fragile. — Les anticolonels. — Un pays à contre-courant. — Pourquoi la France a la cote. — Savoir marcher sur deux jambes. — Une souplesse imprévue.

J'avais passé dix mois en Chine avant la guerre, comme secrétaire d'une mission de la Société des Nations chargée de convaincre Chiang Kai-shek de procéder à une véritable réforme agraire.

Quel pays allais-je retrouver en y retournant trente-cinq ans plus tard? Le peuple chinois, que j'avais connu misérable mais ingénieux, actif, « débrouillard », tantôt résigné et tantôt frondeur, était-il resté le même? Ses conditions de vie s'étaient-elles profondément modifiées?

Débarquant à Shanghai de l'avion de Paris avec ma fille, une étudiante de dix-neuf ans, nous franchissons dans la cohue, en pleine chaleur humide du mois

d'août, le triple barrage des passeports, des services de santé et de la douane. Une aimable confusion y règne comme dans la plupart des aéroports internationaux. Au moment de nous enregistrer pour la correspondance de Pékin, — une jeune employée surmenée détache par mégarde du billet de Julie, au lieu du volet Shanghai-Pékin, le coupon de retour Shanghai-Paris. Nous ne vérifions rien sur le moment, et c'est seulement lorsque nous revenons à Shanghai à la fin de notre séjour que notre agence de voyages m'alerte : « Votre fille n'a pas de billet de retour, avez-vous encore assez d'argent sur vous pour le payer ? » Petit drame, conciliabules. Impasse. Examinant alors le ticket, tardivement, je constate que le coupon Shanghai-Pékin n'a pas été détaché : nous reconstituons ainsi ce qui s'est passé. Mais c'est une simple présomption. Des milliers de voyageurs ont passé depuis au même guichet. Me croira-t-on sur parole ? Comment va réagir la bureaucratie chinoise ? Un coup de téléphone à l'aéroport, trois minutes de recherches à l'autre bout du fil et le représentant de l'agence se retourne vers moi, radieux de pouvoir me donner raison : « Ils ont retrouvé le volet intact dans votre dossier, ils vont faire l'échange et nous le restituer, tout est en ordre. »

J'étais inquiet pour notre correspondance, car nous étions arrivés avec un retard important, en raison, nous avait-on dit, de gros orages sur Shanghai, alors que nous y trouvons un ciel clair. Pourtant l'aérodrome avait été fermé. C'est courant, nous explique-t-on. Un peu de brume ou quelques mauvais nuages : les vols sont interdits. Les aéroports ne sont pas équipés d'aides suffisantes pour la prise en charge automatique, beaucoup d'appareils datant de la dernière guerre n'ont pas les instruments nécessaires à l'approche sans visibilité. Les règles de sécurité sont strictes, les pilotes chinois prudents. Aussi peut-on rarement décoller ou atterrir

à l'heure dite. Il nous arrivera d'être informés en vol d'une escale improvisée en raison du temps ; ainsi entre Sian et Nankin nous nous poserons inopinément sur une base militaire — à Chengchow, dans le Honan — où Julie aura tout loisir de photographier une centaine d'avions de chasse de fabrication chinoise récente en rang d'oignons sur la piste. Mais on nous assure que d'ici 1976 la Chine disposera d'installations ultra-modernes, du moins à Shanghaï et Pékin, ne serait-ce que pour les trois Concorde qu'elle vient de commander : leur faible autonomie de vol ne leur permet pas de tourner en rond au-dessus de l'aéroport en attendant que le temps consente à se lever.

L'avion Shanghaï-Pékin nous a attendus. On charge nos bagages, et sur le perron du hall de départ nous nous préparons à être appelés. L'appareil est devant nous, à une centaine de mètres. L'équipage monte à bord, en descend, y remonte, en redescend, dans un va-et-vient incessant d'hôteses et d'employés de la compagnie. On allume l'éclairage intérieur de l'appareil, on l'éteint, on l'allume encore. Le temps s'écoule ainsi de 18 à plus de 23 heures. Nous nous renseignons au bureau d'information : il ne fait pas très beau à Pékin, on attend le dernier bulletin de la météorologie.

Chacune des salles d'attente où trône une statue de Mao en plâtre blanc verni d'une mince couche de matière plastique qui lui donne le ton de l'ivoire, encadrée par des panneaux couverts de citations de ses œuvres en lettres d'or sur fond cramoisi, est brassée par les pales de grands ventilateurs électriques qui tombent en panne à tour de rôle. Un ouvrier mécanicien passe les réparer régulièrement, pendant qu'une hôtesse nous distribue de l'eau chlorée. Il fait 33 degrés. La salle est comble. Nous nous asseyons où nous pouvons, sous un ventilateur à l'arrêt. Deux jeunes Chinois qui se prélassaient dans l'air frais d'un appareil en marche

se lèvent, sourient et nous invitent par gestes à prendre leur place.

Les premiers Chinois que nous voyons portent des pantalons amples et légers en coton bleu, vert foncé, ou kaki ; des chemisettes blanches ouvertes, amples, les pans flottant au-dessus du pantalon ; les femmes, des vareuses légères kaki, quelques jupes lâches, mais le plus souvent de vastes pantalons. Tous ont au poignet la même grosse montre avec un bracelet élastique en lames d'acier coulissantes. Ils sont bien portants, nourris, découplés, offrent des visages harmonieux, amicaux.

Un peu avant minuit un haut-parleur nous annonce — en chinois, anglais, français — que nous ne partirons que le lendemain matin. Nos bagages restent à bord, on nous assigne un hôtel à quelques minutes de marche de l'aéroport.

L'établissement équivalait à un deux étoiles de province en France. On nous donne des chambres avec salle de bains : deux pièces banales meublées du nécessaire, résilles grillagées aux fenêtres. Précaution supplémentaire, au sol des bâtons d'encens en spirales que des serviteurs viennent allumer. Ils brûlent toute la nuit, écartant les moustiques qui auraient pu pénétrer avec nous. Nous constatons au réveil que nous avons été épargnés. Pendant tout notre séjour, avec ou sans grillage aux fenêtres, avec ou sans bâtonnets d'encens, même quand nous coucherons à la dure au milieu des paysans, nous ne serons jamais incommodés par le moindre insecte.

Au lavabo, l'eau chaude est prévue, mais elle ne se montre pas. Au mur, Mao en couleurs. Sur le lit, un drap recouvert d'une natte en paille fine. Ayant égaré le chapeau de mon imperméable, je ressors de l'hôtel après minuit accompagné d'hôtesse qui le cherchent avec acharnement dans la nuit jusque sur

les pistes de l'aéroport où le vent aurait pu l'emporter. Elles tiennent à confirmer la réputation qu'a méritée la Chine révolutionnaire où rien ne se perd, rien ne se prend. Je retrouverai le chapeau le lendemain matin accroché à une patère du vestibule.

On nous réveille à 6 heures, pour un départ annoncé à 8 h 15. On nous offre le petit déjeuner au restaurant de l'aéroport. Pâtes fines dans du bouillon, servies dans un bol que l'on approche tout près du visage, on triture les pâtes avec les baguettes, on aspire vigoureusement en émettant force reniflements et gargouillis. On ajoute dans une soucoupe en porcelaine des morceaux de mandarine dans du sirop. On nous verse du thé vert, l'eau bouillante coule dans un verre, les feuilles parfumées flottent à la surface, puis s'infusent en s'enfonçant, une résille en paille fine entoure le verre et permet de boire le breuvage brûlant comme l'aiment les Chinois. Le goût est amer mais certaines des mille variétés de thé vert, tel celui de Lin Tan dans la région de Hangchow, sont préférées au thé au jasmin. Les jeunes serveuses sont accortes et prévenantes, et n'acceptent aucun pourboire, pratique réputée inséparable du système capitaliste d'exploitation de l'homme par l'homme.

L'avion décolle avec seulement un léger retard. Une hôtesse distribue éventails de bambou, serviettes éponges froides, friandises et chewing-gum. Il y a deux classes dans notre appareil, et nous constaterons qu'il en sera toujours ainsi. Plutôt que première et touriste, il serait plus exact de les dénommer classe ordinaire — soixante places à l'avant — et classe officielle — vingt places à l'arrière — où les fauteuils, ni plus ni moins confortables, sont réservés à de hauts fonctionnaires, le plus souvent des militaires. Notre avion est un vieil Antonov quadrimoteur à hélices et pistons. Ni climatisation ni pressurisation. Point fixe avant de prendre

la piste. 22 secondes pour le décollage. Vitesse au jugé : 450 km/h. Distance de Pékin : 1 000 kilomètres. Nous volerons à 2 000 mètres et prendrons exactement 2 h 15 pour y parvenir. On nous sert à deux reprises de la citronnade glacée dans des tasses en plastique vert. Une musique sur bande magnétique joue des airs martiaux. Les bouches d'aération fonctionnent, l'air est frais et la température douce. Les hôtesses s'affairent gaiement, nous offrent pommes et poires, allumettes, cigarettes, nous font passer serviettes froides et chaudes.

Nous roulons maintenant sur la route de Pékin, large, rectiligne et superbement goudronnée, avec le représentant de l'agence de voyages chinoise Lu-Tsin-Che qui nous a accueillis à l'aéroport, et notre interprète Hsiao. La voiture est polonaise, genre Opel 1950. On marche lentement, prudemment, on ne dépasse guère les 60 km/h. Nous constaterons que les chauffeurs officiels sont bien habillés, gants blancs, maintien militaire, font preuve de sang-froid, ne parlent pas de langue étrangère. Ils partagent une caractéristique avec les chauffeurs de taxi — souvent des femmes : ils répugnent à rétrograder les vitesses, restent en prise directe quitte à faire peiner le moteur dans les montées, et même après un coup de frein. S'ils ne calent pas c'est d'extrême justesse. Recommandation qui leur est faite pour économiser l'essence? Méconnaissance de la mécanique? Les deux hypothèses ne s'excluent pas, la seconde se vérifiera lorsqu'il nous arrivera de tomber en panne et de voir le chauffeur mettre le nez sous le capot puis se relever visiblement intrigué, attendant que « ça se passe » ou que tombe du ciel un spécialiste plus compétent.

Sur la trentaine de kilomètres qui séparent l'aéroport du centre de la ville, on a reboisé sur deux rangées denses et parallèles de chaque côté de la route, près de cent mille arbres ont été plantés il y a une dizaine d'années : eucalyptus, acacias, saules, peupliers, ormes,

micocouliers ; il est 11 heures du matin, il fait 30 degrés, c'est la température que nous aurons presque constamment, plus sèche dans le Nord, plus humide au sud du Yang-Tsé. Derrière cette double rangée d'arbres qui procure ombre et fraîcheur, c'est la rase campagne : champs de maïs, blé, millet, sorgho, coton, un peu de soja, de riz, de petits étangs verdâtres couverts de lotus, des cultures maraichères ; peu de monde dans les champs ; quelques bêtes de somme, ânes et mulets.

De même qu'au-dessus des aéroports de Shanghai et de Pékin se remarquait l'absence presque totale de trafic aérien, et qu'on voyait au sol fort peu d'avions et de modèle ancien, nous notons sur cette grande artère à proximité de la capitale la rareté du trafic automobile. Mais l'animation est intense : bicyclettes de plus en plus nombreuses à mesure qu'on approche de la ville, nuées de bicyclettes solides et lourdes, bicyclettes d'hommes que montent aussi les femmes. Beaucoup de piétons aussi, mais surtout des charrettes à bras tirées par des coolies à pied ou des cyclo-pousses, des brouettes, des charrettes tirées par des ânes, des mulets, des chevaux, avec un système d'attelage très particulier qui consiste à répartir les animaux de trait sur deux rangs : deux devant et un au second rang, ou un devant, deux au second rang, ou encore trois devant et un au second rang, etc. Bêtes curieusement appareillées, un très vieux cheval blanchi sous le harnais et un jeune mulet, ou un poulain tout fringant et un âne vieillissant. Le conducteur est souvent affalé sur son siège, somnolent et parfois il y a sur la charrette, au sommet du chargement, un autre paysan qui dort.

Que transportent ces charrettes ? Du fumier, beaucoup de fumier, presque toujours du fumier, de l'engrais humain, de la fumure de porc, quelquefois des engrais chimiques, quelquefois des bonbonnes d'eau — dans les provinces nous verrons souvent du charbon empilé

à claire-voie, des grains, des sacs de céréales. Des milliers de charrettes s'échelonnent sur la route. On croise aussi quelques autobus, aux arrêts stationnent des files d'attente, souvent des enfants qui rentrent de l'école. Quelques camions enfin, qui transportent plus souvent des hommes que des marchandises, pour la plupart des militaires entassés et parfois des civils qu'on conduit à leur lieu de travail.

Ce peuple qui défile ainsi sur la route, il est de taille moyenne, bien proportionné, solide, râblé. Il donne une impression de force et de santé. Nous voyons surtout des hommes jeunes ou d'âge moyen, vêtus très simplement, nous sommes au cœur de l'été et chacun porte une chemisette ouverte à manches courtes, un pantalon de coton bleu marine très bouffant aux hanches et plus serré aux chevilles. Contrairement à la Chine d'autrefois on ne voit guère de pieds nus, presque tous ces paysans sont chaussés d'espadrilles en bon état et d'apparence confortable. Ils sont nets et propres, rieurs ou souriants, détendus. Ceux que nous voyons arrêtés au bord de la route discutent paisiblement entre eux, paraissent échanger des plaisanteries. Nous distinguons au travail dans les champs quelques vieux avec de grands chapeaux de paille à bords très vastes qui les protègent du soleil. On n'aperçoit plus que de très rares vieilles femmes aux pieds minuscules, mutilés par les bandellettes qu'elles portaient enfants dans la Chine impériale. On ne rencontre plus que très peu de vieillards portant le bouc ou la touffe de poils au menton type Ho Chi-Minh. La génération actuelle est glabre, porte les cheveux courts de coupe sobre, la nuque rasée, les pattes très hautes, parfois au-dessus même de l'oreille. La coiffure des femmes, ce sont des nattes tressées, des couettes, avec une raie au milieu, les cheveux très noirs, luisants et le front dégagé, les tresses sur le côté. Mais il y a quelques variantes, par exemple retombant

sur le front, à mi-hauteur ou jusqu'aux sourcils, une frange bien peignée, alignée, comme ratisée sur une moitié du front.

Autrefois on remarquait dans les villes et les villages des personnages très soignés, vêtus avec recherche et distinction, opulence même, entourés de leurs serviteurs, et on voyait aussi des mendiants squelettiques en haillons et des coolies décharnés aux pieds nus. Les classes sociales ont été dénombrées par Mao lui-même : il y avait les « compradors », les collaborateurs de la colonisation. Ils achetaient au rabais les produits du travail du peuple chinois pour le compte des grands négociants étrangers installés à même le sol de Chine sur des territoires arrachés par les « traités inégaux », et ils prélevaient leur commission au passage. Il y avait la « bourgeoisie nationale » qui vivait des revenus de ses terres, et aussi du négoce et de l'administration de l'Empire. Elle seule accédait à la culture et approvisionnait la nation en professions libérales et en fonctionnaires.

Dans les campagnes régnaient les propriétaires fonciers, rapaces, arrogants, disposant de la force armée pour imposer leur loi et faire respecter leurs privilèges. Assimilés à eux, bien que nettement au-dessous : les « paysans riches » qui possédaient un peu de terre et n'étaient pas mécontents du système. En dessous, la petite bourgeoisie : artisans des villes et petits commerçants. Et tout en bas de l'échelle : les ouvriers et le prolétariat agricole, en général analphabète, lui-même divisé en « paysans moyens et moyen-pauvres », qui arrivaient tout juste à survivre et, ne disposant d'aucune réserve, étaient à la merci de la sécheresse et des inondations, réduits périodiquement à la famine et à l'exode en longues théories misérables vers d'autres provinces plus favorisées, où ils seraient recueillis par des membres de leur clan familial ; et enfin la masse des paysans pauvres (70 % de la population rurale), objets vendus

avec la terre, simples travailleurs agricoles et valets de ferme, ne possédant rien et n'étant même pas attachés à une exploitation par un lien contractuel, souvent réduits à la mendicité.

Ce sont ces classes, tout droit sorties du système féodal, que la révolution agraire issue de la guerre de libération s'est efforcée de faire disparaître. Le résultat est visible à l'œil nu. C'est un nivellement de la condition chinoise, qui ne s'est fait ni par le bas ni par le haut, mais plutôt à l'échelon du paysan moyen fortement amélioré.

Nous pénétrons peu à peu dans Pékin : grande bourgade plate, des maisons basses de pierraille ou de pisé sans étage qui nous présentent leur face aveugle puisqu'elles se tournent vers une cour intérieure, séparées par des murets, des allées, des jardinets : habitat qui n'a pas changé depuis des siècles. Dans les faubourgs, dans la banlieue, quelques immeubles type H. L. M. ne dépassant guère quatre étages. De grands parcs protégés par des murs de pierre ou de ciment abritent des constructions de deux ou trois étages relativement récentes destinées à la hiérarchie militaire et aux administrations. Les édifices modernes sont rares : le nouveau ministère des Affaires étrangères en pierres de taille type 1935 en France, quelques hôtels, quelques hôpitaux et les constructions réalisées en 1958 au moment du « Grand Bond en avant », telle la gare principale dont les Pékinois sont fiers, alliance du style stalinien néo-gothique imitation américaine 1930 avec toitures relevées en pagode, sans classe, élégance, harmonie, mais solide et sans prétention. De même les vastes bâtiments qui bordent l'immense square central où se sont déroulées les grandes manifestations du régime, la place Tien An-Men, antichambre de la Cité Interdite des palais impériaux protégée par une enceinte de murailles infranchissables. Ce qui caractérise aussi

Pékin c'est la largeur des rues, des avenues, des boulevards, que l'on traverse difficilement en raison de la circulation intense de bicyclettes et de charrettes de toute dimension à traction humaine ou animale.

Par rapport aux villes chinoises que j'ai connues autrefois, il n'y a plus ce grouillement de minuscules échoppes et de marchands ambulants qui rivalisaient d'ardeur vocale et d'invention pour retenir l'attention du passant. Le commerce est collectivisé, il y a de grands magasins d'État ; il subsiste encore quantités de petites épiceries, de tout petits bazars, des étals de boucher, des légumes que l'on vend en plein air. Mais le commerçant qui sert la clientèle n'est pas propriétaire de son magasin, il est le salarié d'une coopérative de quartier : seuls les tout petits commerces tels que marchands de glaces ou cyclo-pousses sont encore privés mais étroitement réglementés et soumis à l'octroi d'un permis de la municipalité. Le marché permanent en plein vent, avec ses enseignes lumineuses, colorées, qui donnaient à la rue chinoise, surtout la nuit, une gaieté indescriptible, a disparu ou perdu l'essentiel de son pittoresque et de sa vie.

L'immensité des avenues, la dispersion de ces petites maisons silencieuses et calmes, l'absence de concentrations humaines dans la rue, contribuent à donner l'impression que Pékin n'est pas une ville peuplée, bien qu'elle ait sept millions d'habitants, et qu'elle doit être facile à tenir en main, en raison même de sa faible densité. Le soir nous nous promènerons dans des rues anciennement commerçantes, où par ces grandes chaleurs la population prend le frais dehors, mais jamais nous ne nous sentirons dans une foule. Nous percevrons une certaine animation parce qu'il n'y a rien d'autre à faire le soir que déambuler sagement, mais nous n'assisterons à aucune algarade ou discussion violente. Nous verrons plusieurs fois des bicyclettes

s'entrechoquer — d'autant plus fréquemment la nuit qu'elles roulent sans phare dans les avenues faiblement éclairées — les victimes roulent à terre, se relèvent aussitôt, s'époussettent, redressent leur guidon, échangent quelques paroles paisibles et s'en vont gentiment. Quelquefois l'un d'entre eux reste sur place, ahuri, mais il reprend vite ses esprits. Un attroupement s'assemble, parce que les Chinois ont un côté badaud très développé, et dès qu'un incident se produit, on voit surgir avec une rapidité déconcertante beaucoup de monde de nulle part. Mais nous n'éprouverons une véritable sensation de foule qu'en deux occasions, que je rapporterai plus loin.

Une heure après avoir quitté l'aéroport de Pékin, nous arrivons à l'hôtel Tsin-Tao. Il n'y a guère que trois ou quatre grands hôtels pour étrangers à Pékin. Le Tsin-Tao a environ deux cent cinquante chambres avec salles de bains, il a été construit vers 1958 ; terne et sans personnalité, il est bien tenu et le service est efficace. Il y a un restaurant chinois, fade, au rez-de-chaussée, et au dernier étage un restaurant pour étrangers. Dans le hall nous rencontrons des Américains, des Australiens, des Sud-Américains, des Yougoslaves, tous en voyage d'études, et des participants de toutes nationalités à un colloque médical et à une compétition sportive.

Nous dînons ce premier soir chez un diplomate étranger qui a réuni pour nous les meilleurs observateurs des principaux pays non-communistes entretenant des relations officielles avec Pékin. Le complot du dauphin de Mao Tsé-toung, le maréchal Lin Piao, et sa fin tragique n'étaient pas encore connus, mais déjà toute l'attention se portait sur les rapports de force entre Chou En-laï et l'armée. Un problème d'âge se pose au sommet de la hiérarchie politique. La Chine est dirigée par une gérontocratie à deux personnages :

Mao, qui approche de ses quatre-vingts ans, règne sur l'idéologie, décide de toutes les orientations importantes, mais ne gouverne pas. Chou En-laï, soixante-quatorze ans, cumule toutes les fonctions du pouvoir exécutif et dirige à lui seul le Parti et le gouvernement. Or, jusqu'à ce qu'éclate l'affaire Lin Piao, la plupart des rouages importants de l'administration du haut en bas de l'échelle, et dans les provinces les plus reculées comme dans la capitale, étaient fermement contrôlés par l'armée : c'était le prix qu'avait dû payer Mao à Lin Piao pour rétablir l'ordre, au terme de la révolution culturelle qu'il avait lui-même déclenchée afin de détruire les structures du Parti — dont s'était emparé à son détriment son adversaire idéologique le président de la République Liu Chao-chi. Alors comment l'armée toute-puissante accepterait-elle sans broncher de se laisser décapiter et de se soumettre à Chou En-laï, qui tout au long de ces années difficiles avait plié comme le roseau sans jamais rompre, s'imposant par sa seule intelligence et sa capacité de survivre à toutes les révolutions de palais, mais sans aucun des titres de gloire ou des états de service qui auraient pu lui valoir l'audience des militaires ? D'autant que ceux-ci ne s'étaient qu'en partie, certains disaient en apparence, dessaisis de l'autorité qu'ils exerçaient dans le pays comme présidents ou membres influents des comités révolutionnaires qui contrôlent toute la hiérarchie administrative : provinces, districts, communes populaires et brigades de production (anciens villages) et comme directeurs d'usines, de coopératives et d'entreprises de toute taille et de toute nature.

C'était là l'énigme numéro 1 de la Chine et qui laissait entrevoir à quel point ce pouvoir, pourtant si fermement exercé par Chou En-laï, était en réalité précaire. Encore fallait-il comprendre ce qu'avait signifié la prééminence de l'Armée populaire de Libération,

« munie de la pensée de Mao Tsé-toung ». Il ne faut pas s'imaginer — autre différence avec la Chine que j'avais connue — que l'armée au pouvoir, c'est une caste de « colonels » couverts de galons et de décorations, imposant une discipline de fer et jouissant de privilèges exorbitants. Il serait plus exact de penser en termes de francs-tireurs et de partisans dont le comportement continuerait à s'inspirer de l'idéal de la Résistance. L'armée a toujours été entre les mains du Parti. En 1968 les galons ont été supprimés : les marques extérieures du respect ne sont plus exigées.

La doctrine maoïste commande que l'armée vive par, avec et pour le peuple, en contraste avec les anciens « seigneurs de la guerre ». Ce fut le secret de la victoire de l'Armée rouge. Les soldats et les gradés de l'Armée populaire de Libération, issus eux-mêmes des masses paysannes, doivent donner partout l'exemple du travail, de l'honnêteté, de la frugalité et des vertus du parfait petit révolutionnaire maoïste. L'armée étant entre les mains du Parti, et le Parti, au moment de la révolution culturelle, s'étant lui-même scindé en deux « lignes », la ligne orthodoxe restée fidèle à la pensée de Mao et la ligne « révisionniste, contre-révolutionnaire et antiprolétarienne du traître et renégat Liu Chao-chi », qui s'orientait vers la dictature d'une technocratie d'où aurait pu émerger une classe nouvelle dont Mao ne voulait à aucun prix, la guerre entre les deux factions s'est déroulée dans le sein même de l'armée, entre les maoïstes « purs », champions de la primauté idéologique, et les « professionnalistes » pour lesquels il était plus important d'avoir une armée fortement hiérarchisée et équipée d'armements modernes que d'entretenir l'imagerie révolutionnaire. Si Mao finalement l'emporta, ce fut grâce au « soutien indéfectible » de l'homme le plus influent dans l'armée, son compagnon d'armes Lin Piao, qui eut droit en



littérature



philosophie



sciences



sciences humaines



idées actuelles



arts

alfred max : la chine comme si vous y étiez

Comment vivent les Chinois? Alfred Max, directeur de *Réalités*, nous le raconte, au bout d'un long voyage. Mais au-delà de ce qu'il a vu, il compare. L'auteur a connu la Chine avant la prise de pouvoir de Mao et son livre jette une lumière nouvelle sur ce grand pays et ses centaines de millions d'habitants grâce à cette double expérience.

Extrait de la publication