PETER HESSLER

SUR LES ROUTES DU NOUVEAU MONDE

Voyages dans la modernité chinoise

TRADUIT DE L'ANGLAIS (ÉTATS-UNIS)
PAR MARC SAINT-UPÉRY

ÉDITIONS DU SEUIL
*25, bd Romain-Rolland, Paris XIVe*

Extrait de la publication

Titre original : *Country Driving*
A Journey Through China from Farm to Factory
Éditeur : HarperCollins
© Peter Hessler, 2010
ISBN original : 978-0-06-180409-0

ISBN : 978-2-02-110671-8
© Éditions du Seuil, mars 2013, pour la traduction française

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

www.seuil.com

Pour Leslie

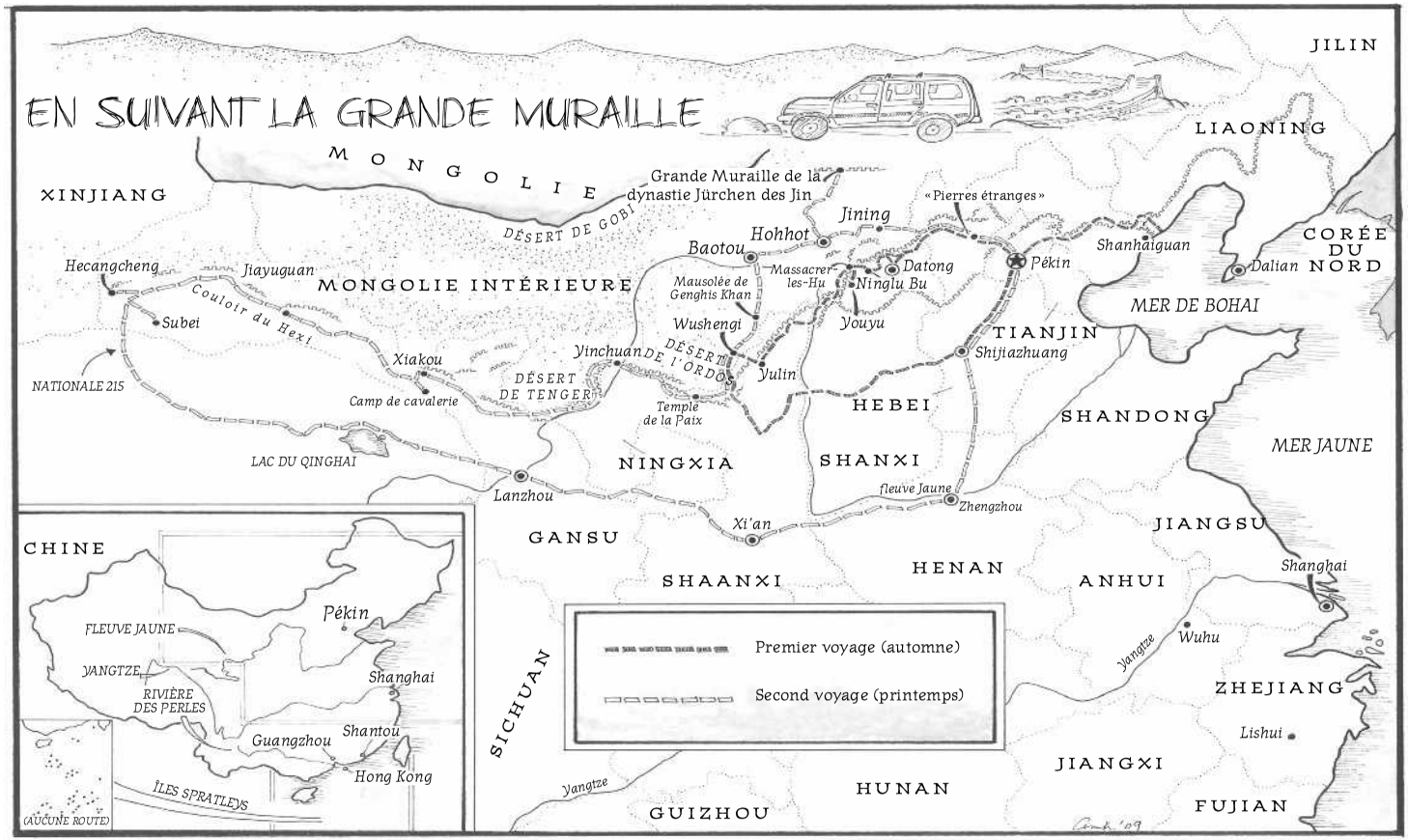
Extrait de la publication

Extrait de la publication

LIVRE I

LA MURAILLE

Extrait de la publication


EN SUIVANT LA GRANDE MURAILLE
JILIN
LIAONING
XINJIANG
MONGOLIE
Grande Muraille de la dynastie Jürchen des Jin
DÉSERT DE GOBI
Jining
«Pierres étranges»
Hohhot
Baotou
Shanhaiguan
CORÉE DU NORD
Dalian
Pékin
Hecangcheng
Jiayuguan
MONGOLIE INTÉRIEURE
Massacrer-les-Hu
Datong
Ninglu Bu
Mausolée de Genghis Khan
Couloir du Hexi
Subei
Wushengi
Youyu
MER DE BOHAI
TIANJIN
Shijiazhuang
Yinchuan
DÉSERT DE L'ORDOS
Yulin
Xiakou
NATIONALE 215
DÉSERT DE TENGER
Camp de cavalerie
Temple de la Paix
HEBEI
SHANDONG
MER JAUNE
LAC DU QINGHAI
NINGXIA
SHANXI
Lanzhou
fleuve Jaune
Zhengzhou
Xi'an
GANSU
JIANGSU
Shanghai
SHAANXI
HENAN
ANHUI
Wuhu
Yangtze
ZHEJIANG
Lishui
SICHUAN
Premier voyage (automne)
Second voyage (printemps)
JIANGXI
HUNAN
FUJIAN
GUIZHOU
CHINE
Pékin
FLEUVE JAUNE
YANGTZE
Shanghai
RIVIÈRE DES PERLES
Guangzhou
Shantou
Hong Kong
ÎLES SPRATLEYS
(AUCUNE ROUTE)

Extrait de la publication

I

Il y a encore des routes complètement vides en Chine, surtout dans les steppes occidentales, où les voies d'accès à l'Himalaya ne sont guère empruntées que par la poussière et le vent. Même dans les villes-champignons de la côte, on trouve des rues désertes. Elles mènent à des zones industrielles encore en chantier et à des complexes résidentiels n'existant que sur le papier ; elles serpentent à travers des champs en terrasses qui seront les banlieues de demain, ou bien relient des villages dont les habitants se déplaçaient encore exclusivement à pied il y a moins d'une génération. C'est l'idée de tout cet espace encore en friche – nouvelles routes conduisant à des sites millénaires, paysages voués à la métamorphose – qui m'a finalement poussé à passer mon permis de conduire chinois.

Lorsque je me suis inscrit au Bureau de la Sécurité routière de Pékin, je vivais en Chine depuis déjà cinq ans. Pendant tout ce temps, j'avais voyagé passivement, en bus et en avion, en bateau et en train, traversant les villes et les campagnes dans un halo de somnolence. Passer derrière le volant me tira de ma léthargie. Je n'étais pas le seul à faire cette expérience : rien qu'à Pékin, on comptait en moyenne un millier de nouveaux conducteurs par jour, pionniers d'un véritable boom national de l'automobile. La plupart appartenaient à la classe moyenne émergente, et la voiture était pour eux tout à la fois un symbole de mobilité, de prospérité et de modernité. Mais pour moi, elle représentait plutôt l'aventure. Le

Extrait de la publication

questionnaire de l'examen de conduite évoquait un monde plein d'imprévus :

> *223. Si vous arrivez sur un tronçon de route inondé, vous devez :*
> *a) accélérer pour éviter de noyer le moteur ;*
> *b) vous arrêter, examiner le niveau de l'eau pour être sûr qu'il n'est pas trop profond, puis traverser lentement ;*
> *c) trouver un piéton et le faire traverser avant vous.*
>
> *282. Quand vous approchez d'un passage à niveau, vous devez :*
> *a) accélérer et traverser ;*
> *b) accélérer seulement si vous voyez un train approcher ;*
> *c) ralentir et vous assurer que vous pouvez traverser sans danger.*

En Chine, les candidats au permis de conduire doivent se présenter à un examen médical, passer des épreuves écrites, s'inscrire à un cours technique et se soumettre à des épreuves pratiques de conduite pendant deux jours. Mais pour les personnes qui possèdent déjà un permis étranger, le processus est simplifié. Je passai le test réservé aux étrangers dans la chaleur lourde d'une matinée de l'été 2001. Un ciel bas et gris recouvrait la ville comme un voile de soie humide. Mon examinateur avait une quarantaine d'années et portait des gants de conduite en coton blanc aux doigts encrassés de tabac. Il fumait des cigarettes de la marque Montagne de la Pagode rouge et en alluma une dès que je pénétrai dans son véhicule, une Volkswagen Santana, le modèle le plus populaire en Chine. Je posai mes mains sur le volant ; elles dégoulinaient de transpiration.

« Démarrez », m'ordonna-t-il. Je tournai la clé de contact. « Roulez tout droit. »

Un pâté de maisons entier avait été interdit à la circulation pour faire place aux apprentis conducteurs. Dans cette portion de métropole suspendue dans les limbes, on ne croisait pas d'autres voitures que les nôtres ; il n'y avait pas de bicyclettes, pas un seul passant, aucune boutique, aucun étalage improvisé le long du trottoir. Pas l'ombre d'un cyclo-pousse débordant de marchandises

Extrait de la publication

ou de ces carrioles bricolées constituées d'un plateau attelé à un moteur à deux temps, pas le moindre taxi fendant la circulation comme un poisson dans le courant. Personne ne tournait sans mettre son clignotant ; aucun piéton ne traversait la route à l'improviste, sans regarder à droite et à gauche. Je n'avais jamais vu une rue aussi tranquille à Pékin et, souvent, dans les années qui suivirent, j'allais regretter de ne pas avoir eu plus de temps pour savourer cette tranquillité. Mais au bout d'une cinquantaine de mètres, l'examinateur m'adressa à nouveau la parole.

« Garez-vous. Vous pouvez éteindre le moteur. »

Son stylo se mouvait avec agilité tandis qu'il remplissait une série de formulaires. Il avait à peine fumé un quart de sa cigarette. Avant de prendre congé, il me dit : « Vous êtes un très bon conducteur. »

Le permis indiquait mon nom chinois, Ho Wei. Il était valide pendant six ans et, pour éviter les contrefaçons, il arborait l'hologramme d'un homme debout sur une antique charrette à cheval. Le personnage ainsi portraituré était vêtu d'une ample tunique flottante, comme le philosophe taoïste Lao-Tseu, et son bras levé pointait vers l'horizon. Un peu plus tard au cours de cette même année, je me lançai sur les routes de Chine.

Alors que je commençai à planifier mon voyage, un conducteur pékinois me recommanda l'acquisition du *Guide cartographique de l'automobiliste chinois*. L'ouvrage était publié par les éditions Sinomaps et divisait toute l'étendue du pays en 158 plans. Il incluait même une carte routière de Taïwan insérée aux côtés des autres pour des raisons politiques, malgré le fait qu'aucun utilisateur du guide Sinomaps ne risquait de se rendre en automobile à Taipei. Quant au plan des îles Spratleys, un archipel corallien en pleine mer de Chine du Sud, c'était une destination encore plus invraisemblable, mais la revendication de ce territoire inhabité et disputé par cinq pays de la région était un point d'honneur pour les Chinois. Par conséquent, le *Guide cartographique de l'automobiliste chinois* se devait d'en inclure la carte entre ses pages, même si aucune route n'y était tracée.

Une étude attentive du guide Sinomaps m'inspira le désir de

Extrait de la publication

rouler vers l'ouest. Les cartes de l'Est et du Sud étaient sillonnées par un dense réseau de villes et de voies de communication. Depuis le début de la période de « réforme et ouverture » impulsée par Deng Xiaoping à partir de 1978, c'est le littoral qui avait le plus bénéficié de l'essor des relations marchandes et du développement économique. Le pays tout entier se déplaçait vers l'est, et surtout le sud-est : à l'époque où j'entrepris mon voyage, près de quatre-vingt-dix millions de Chinois avaient déjà abandonné leurs fermes et leurs champs, et la routine de la vie rurale cédait progressivement le pas à la frénésie des nouveaux centres industriels. Mais l'Ouest et le Nord abritaient encore de vastes étendues de terres agricoles, et les cartes de ces régions évoquaient l'atmosphère fascinante des grands espaces. Il y avait moins de villes et moins de routes. Parfois, une demi-page entière du guide était entièrement couverte de petits points représentant le désert. Et les cartes de l'Occident chinois étaient à une autre échelle : le Tibet septentrional, soit un quinzième de la superficie du pays, tenait sur une seule page, comme s'il occupait le même espace que Taïwan. L'échelle n'était d'ailleurs jamais précisée. De temps à autre, des chiffres minuscules indiquaient la distance en kilomètres entre deux villes, mais la plupart du temps, le guide Sinomaps laissait au conducteur le soin de deviner ce qu'il en était.

En général, les routes n'avaient pas de nom ou de numéro d'identification. Les autoroutes étaient représentées par d'épaisses lignes violettes et les routes nationales par de fines veines rouges reliant les principales agglomérations. Les routes provinciales étaient tracées d'un trait plus fin, également de couleur rouge, tandis que les routes de campagne n'étaient plus que de minces lignes serpentant à travers des contrées reculées. Je savourais l'idée de circuler sur ces petites routes écarlates, mais aucune d'entre elles n'était correctement répertoriée. La page de la région de Pékin comprenait sept autoroutes, dix routes nationales et plus d'une centaine de voies mineures, mais seules les routes nationales étaient identifiées par un numéro. J'interrogeai mon ami le conducteur pékinois à propos des routes secondaires.

« Elles n'ont pas de nom », m'expliqua-t-il.

« Alors comment fait-on pour s'orienter ? »

Extrait de la publication

« Il y a parfois des panneaux qui indiquent le nom de la prochaine agglomération. Et s'il n'y en a pas, vous pouvez vous arrêter et demander votre chemin à quelqu'un. »

Les épreuves écrites de l'examen de conduite abordaient aussi ce sujet :

> *352. Si un autre automobiliste vous arrête pour vous demander dans quelle direction il doit poursuivre sa route, vous devez :*
> *a) ne rien lui dire ;*
> *b) répondre patiemment et avec précision ;*
> *c) lui indiquer la mauvaise direction.*

Les cartes du guide Sinomaps étaient sillonnées par des milliers de routes sans nom, et il était impossible de définir un parcours relativement direct vers l'ouest du pays. Un autre symbole était beaucoup plus clair : ⎍⎍⎍⎍⎍⎍⎍⎍. Cette ligne crénelée émergeait du littoral nord-est, au niveau de la ville de Shanhaiguan, et traversait la province du Hebei en direction de l'occident. De là, elle continuait à travers le Shanxi, le Shaanxi et la Mongolie-Intérieure. Dans les déserts du Ningxia et du Gansu, parsemés de petits points qui faisaient ressembler la carte à un ciel étoilé, une série de ⎍⎍⎍⎍⎍⎍⎍⎍ transperçaient cette galaxie de sable. En l'occurrence, le symbolisme du guide Sinomaps était parfaitement transparent ; même un petit garçon y aurait reconnu la Grande Muraille. Tout au long de mon enfance, chaque fois que je contemplais une carte de la Chine, je me disais : ça doit vraiment être génial de longer un mur à travers un pays entier !

Il fut un temps, justement, où les Chinois avaient même envisagé de transformer la Grande Muraille en voie routière. Dans les années 1920, les intellectuels avaient commencé à regarder vers l'Amérique, où l'automobile était d'ores et déjà en train de transformer le paysage. Les urbanistes chinois, dont certains avaient fait leurs études aux États-Unis, incitèrent les autorités municipales à mettre à bas les anciens remparts de leurs villes et à utiliser le matériau ainsi récupéré afin de construire des boulevards périphériques accessibles au trafic automobile. Dès 1931, plus d'une vingtaine de localités avaient adopté cette stratégie. Parmi

Extrait de la publication

elles, on comptait la cité méridionale de Guangzhou, qui abattit des enceintes vieilles de plus de huit siècles. Inévitablement, nos modernisateurs tournèrent leur attention vers la Grande Muraille. En 1923, un journal de Shanghai, le *Shenbao*, publia un article intitulé « Comment utiliser des matériaux de récupération pour construire une route sur la Grande Muraille ». Son auteur, Lei Sheng, défendait une proposition récente du gouvernement qui visait à moderniser cet antique monument. Lei était convaincu qu'il s'agissait là d'une « remarquable opportunité » et écrivait ce qui suit : « La Grande Muraille s'étend de Shanhaiguan à Yumenguan ; elle se prolonge sans interruption et en ligne droite sur des milliers de *li*. Transformée en route, elle permettrait de relier Pékin, le Shanxi, le Shaanxi et le Gansu ; cela favoriserait le commerce… » Le projet en question continua à refaire surface régulièrement pendant quelques années ; en 1931, le *Magazine des étudiants*, une publication assez influente, plaida en sa faveur. L'article expliquait que grâce à l'énorme quantité de pierres de la Grande Muraille, « le projet ne requérait pas énormément de capital et permettrait de combler un gros déficit en matière d'infrastructures de transport permettant d'aller de l'Est à l'Ouest, de l'océan à l'intérieur du pays… »

Finalement, ce grand dessein ne fut jamais mis en œuvre, très probablement parce que les régions traversées par la Grande Muraille sont trop lointaines et accidentées. Mais, soixante-dix ans plus tard, mon âme d'automobiliste était encore sensible à l'attrait de cette idée. De l'Est à l'Ouest, de l'océan à l'intérieur du pays – j'avais toujours désiré parcourir une telle trajectoire en Chine. Dans le guide Sinomaps, les ⎍⎍⎍⎍⎍⎍⎍⎍ étaient souvent bordés ou coupés par le tracé de routes parallèles ou perpendiculaires. Il s'agissait généralement d'axes secondaires qui longeaient parfois les ruines pendant des kilomètres. Et cette ligne crénelée m'inspirait la même réaction que quand j'étais enfant : ça doit vraiment être génial de longer un mur à travers un pays entier ! C'était un bon moyen d'explorer la Chine des petites villes ; je pouvais suivre la Grande Muraille jusqu'au bord du plateau tibétain. Une fois cette idée en tête, je n'arrivai plus à m'en défaire, même quand des amis me mirent en garde contre les risques d'un si long voyage

en solitaire. Mais le questionnaire de l'examen de conduite avait aussi prévu cette éventualité :

> *347. Si un autre conducteur, armé de bonnes intentions, vous met en garde contre quelque chose, vous devez :*
> *a) avoir l'esprit ouvert et l'écouter attentivement ;*
> *b) ne pas l'écouter ;*
> *c) l'écouter et ne pas tenir compte de son conseil.*

* * *

À Pékin, je louai un véhicule et pris la route en direction de Shanhaiguan, une ville du littoral de la mer de Bohai qui marque l'extrémité orientale de la Grande Muraille. Arrivé là, je commençai à rouler vers l'ouest à travers les champs de la province du Hebei. C'était la mi-automne et la plupart des cultures avaient déjà été récoltées ; seul le maïs était encore sur pied. Tout le reste était étalé sur la chaussée, qui était parsemée de cacahuètes, de graines de tournesol et de piments rouges. Les paysans disposaient soigneusement les légumes au bord de l'asphalte, car c'était la surface la mieux adaptée au séchage et au triage. Les grains étaient, eux, disséminés au beau milieu de la route, où les véhicules ne pouvaient manquer de leur rouler dessus. Une telle pratique était illégale – on n'imagine guère une atteinte plus flagrante aux règles de la sécurité routière et de l'hygiène alimentaire. Mais dans la Chine rurale, elle est aujourd'hui encore largement tolérée : le battage des moissons est nettement moins fatigant quand ce sont les pneus d'un étranger qui s'en chargent.

Au début, j'avais un peu de mal à rouler sur de la nourriture. Lors de ma première journée de voyage, je pilais sec devant chaque tas de céréales et baissais ma vitre : « Je peux rouler dessus ? » Les paysans me répondaient avec impatience : « Mais oui, allez-y, allez-y ! » Et j'y allais : millet, sorgho, blé craquaient allègrement sous les roues de mon véhicule. Dès le deuxième jour, je cessai de poser la question. Le troisième jour, je commençai à accélérer à la vue des graminées. Face à un beau tas, j'enfonçais la pédale – crash ! crunch ! – avant de contempler dans mon rétroviseur le spectacle

Extrait de la publication

des paysans se précipitant sur la route, armés de balais et de râteaux. C'était ma contribution à la récolte d'automne, mon petit service ambulant de battage motorisé.

Les collines du Hebei sont des promontoires escarpés où la roche affleure sur des pans entiers. Les villages que je traversais arboraient des noms farouches : Montagne-du-Cœur-de-Bœuf, Village-du-Double-Pic, Temple-de-l'Esprit-de-la-Montagne. Ces bourgs aux toits de tuiles rouges se succédaient à l'ombre de la Grande Muraille. En général, les fortifications suivaient la ligne de crête, loin au-dessus des champs, et s'offraient au regard de façon intermittente, au détour d'un virage. Construites par la dynastie Ming, elles dataient pour la plupart du XVIe siècle. C'était du beau travail – les fondations de pierre et les parois de briques grises continuaient à s'agripper fermement au faîte des collines. De temps à autre, la muraille plongeait dans le creux d'une vallée, où les paysans l'avaient scrupuleusement dépouillée de sa carapace de briques, la laissant aussi nue qu'un champ après la moisson. Il n'en restait que les fondations et l'intérieur de terre battue ; elle n'offrait plus au regard qu'une façade vérolée cédant peu à peu à la force des éléments. Après avoir traversé le fond de la vallée, et dès qu'elle atteignait de nouveau une certaine altitude, la muraille dénudée se revêtait de nouveau de briques. On pouvait repérer la ligne de destruction des deux côtés du vallon, à flanc de colline, exactement à la même hauteur, comme la marque d'une puissante crue qui aurait dévasté les campagnes du Hebei. Mais le déluge était d'origine humaine, et la ligne de crue reflétait un phénomène psychologique : la hauteur maximale à laquelle les paysans étaient prêts à grimper pour récupérer des briques gratuitement.

Dans le village de Yingfang, je fis une pause pour examiner un de ces tronçons dépouillés de leur revêtement. Un villageois nommé Wang Guo'an m'accompagna sur la route. « Elle était moins délabrée quand j'étais jeune, m'expliqua-t-il. Une bonne partie des dégâts date de la Révolution culturelle. »

Wang faisait référence à la grande période d'agitation politique qui avait duré de 1966 à 1976, lorsque Mao Zedong avait encouragé les Chinois à s'attaquer à tout ce qui évoquait la tradition et les

Extrait de la publication

mœurs « féodales ». C'est durant cette période que plusieurs portions de la Grande Muraille furent endommagées. Wang se rappelait comment les habitants de Yingfang s'empressaient alors de démolir leurs fortifications et de récupérer le matériau de construction pour d'autres chantiers.

Il me fit visiter son arrière-cour, où étaient rangées des vieilles briques en piles régulières d'un mètre vingt de hauteur. « Elles viennent de la Grande Muraille, d'une grande tour dans le village ; on les reconnaît au type de ciment qu'ils utilisaient à l'époque. »

Je lui demandai si les gens continuaient à piller le revêtement de la muraille, et il secoua la tête en signe de négation : « Les autorités locales ne nous autorisent plus à le faire. Ces briques ont été arrachées il y a quarante ans. Elles ont servi à construire une maison qui a été démolie il n'y a pas longtemps. On va les réutiliser pour construire autre chose. »

Dans ces contrées densément peuplées, tout est une ressource potentielle. Le Hebei a à peu près la même taille que l'État de Washington, mais sa population est au moins onze fois plus nombreuse – soixante-huit millions d'habitants. Les collines sont sculptées par des cultures en terrasses ; l'asphalte des routes sert au séchage des légumes ; les véhicules de passage battent les céréales. Le moindre pan de muraille est mis à profit, et deux fois plutôt qu'une. S'ils sont en bonne condition physique, les habitants de la région mènent souvent une double vie. Ils travaillent dans les champs une partie de l'année, puis partent en ville où ils sont employés dans la construction d'immeubles et d'axes routiers, ou bien sur les chaînes de montage industrielles. Un jour, j'ai rencontré un homme dont la carte de visite mentionnait vingt-sept professions différentes. C'était lors d'une cérémonie de funérailles dans la province du Shanxi, limitrophe du Hebei.

Dans cette partie de la Chine, même les enterrements exsudent une énergie peu commune. Tout au long de mon parcours dans ces régions septentrionales, je m'arrêtais chaque fois que je croisais un cortège funéraire. Tout se passait sur la chaussée, comme pour le battage des céréales, et la plupart du temps, les participants finissaient par m'inviter au banquet. Vous pouviez ainsi tracer

Extrait de la publication

votre chemin de funérailles en funérailles à travers le Hebei et le Shanxi, et de fait, certains en faisaient un mode de vie – un voyage sans fin dont chaque étape était aussi la dernière pour un pauvre mortel. Dans la ville de Xinrong, je fis la connaissance de Wei Fu et de son épouse, un couple spécialisé dans l'interprétation d'opéras traditionnels lors des cérémonies funéraires. Ils voyageaient dans un vieux pick-up pékinois dont le plateau avait été transformé en scène de théâtre. À Xinrong, ils stationnèrent leur véhicule dans la rue principale, actionnèrent le frein à main, baissèrent l'abattant et les panneaux latéraux de la benne et y installèrent un auvent et deux énormes haut-parleurs Peavey. En moins d'une demi-heure, leur décor d'opéra était prêt, et des centaines de curieux s'agglutinèrent pour assister au spectacle. Les obsèques étaient censées durer sept jours ; elles obéissaient à un cérémonial particulièrement raffiné parce que le défunt était le propriétaire du plus grand magasin de Xinrong, baptisé « La Source prospère ». Sa famille avait installé le cercueil juste à l'entrée de cet établissement et, même mort, notre homme continuait à faire de bonnes affaires. La foule de la rue se déversait dans le magasin et les passants butaient sur le cercueil dans leur précipitation pour acheter de quoi satisfaire leur appétit tout en écoutant l'opéra.

Le lendemain, je croisai un autre cortège funéraire juste après l'inhumation du défunt. C'était en pleine campagne, dans une vaste plaine où se détachait une énorme tour de guet de la Grande Muraille. Il n'y avait aucune agglomération importante dans les environs. En Chine, la crémation est obligatoire dans la plupart des cas, et seuls les habitants des régions rurales les plus reculées ont le droit d'enterrer leurs morts. Vingt personnes des deux sexes participaient aux obsèques, vêtues de tuniques de grosse toile blanche serrées à la taille par une cordelette rouge. Au loin, on apercevait un immense panneau de propagande officielle qui portait l'inscription suivante : « Protéger les terres arables, c'est protéger notre moyen de subsistance. »

Le seul participant qui n'était pas vêtu de blanc me salua. Âgé de soixante-neuf ans, c'était un petit gros en tenue et casquette Mao ; son visage lunaire transpirait à grosses gouttes. Il arborait un grand sourire semblable à celui de Wei Fu, le leader de la troupe d'opéra

Extrait de la publication

rencontré la veille. Si vous assistez à des funérailles chinoises, vous tomberez toujours sur quelqu'un qui aura l'air particulièrement de bonne humeur. « Venez, venez ! me dit-il en me tirant par le bras. C'est presque fini ! » Il me tendit une carte de visite plastifiée. Elle était frappée d'un logo professionnel représentant une solide poignée de main, accompagnée du texte qui suit :

Zhang Baolong
Maître de Feng Shui
Prestations sur toute la longueur du Dragon,
Du début à la fin

Traditionnellement, les maîtres de feng shui évaluent la relation entre un édifice et le paysage environnant dans le but de créer une harmonie entre les ouvrages d'art et le monde naturel. Dans la Chine ancienne, ces croyances influençaient souvent les décisions politiques et militaires. Au nord-ouest de Pékin, les stratèges de la dynastie Ming se sont abstenus de construire la Grande Muraille sur une ligne de crête de 30 kilomètres à cause de la proximité des tombes impériales. D'un point de vue strictement militaire, ladite chaîne de montagnes était parfaite pour un tel ouvrage défensif, mais les maîtres de feng shui estimaient qu'elle correspondait à un *longmai*, à savoir une « veine de dragon ». Un édifice bâti à cet endroit risquait d'attirer le mauvais sort sur la famille impériale, et la crête fut donc laissée vierge de toute construction. L'empereur érigea sa muraille plus au nord, sur un terrain plus difficile à défendre et exigeant un réseau de fortifications plus complexe.

Quand les communistes arrivèrent au pouvoir en 1949, ils combattirent une série de traditions culturelles, les considérant comme de vulgaires superstitions. Furent bannis entre autres les pratiques religieuses, la divination et le feng shui. Même après les réformes de Deng Xiaoping, qui instaurèrent une plus grande tolérance, certaines coutumes ne retrouvèrent jamais leur vigueur d'antan – le taoïsme, par exemple, n'attire plus grand monde aujourd'hui. Mais la croyance au feng shui s'est montrée beaucoup plus résistante, ne serait-ce que parce qu'elle est liée aux affaires. Un bon feng shui signifie une bonne fortune, et les

Chinois sont prêts à rémunérer substantiellement toute expertise en la matière. Zhang Baolong était un de ces nouveaux experts, et il connaissait aussi bien les secrets de l'économie de marché que ceux de la géomancie. Sa carte de visite mentionnait vingt-sept types de prestations, depuis la sélection de conjoints jusqu'à celle de sites funéraires. Autrement dit, « toute la longueur du Dragon, du début à la fin ». Il proposait aussi l'installation de poutres en bois à domicile, un service de topographie minière et le traitement de « maladies rares ». Il construisait des cercueils (« vous devez fournir votre propre bois »). Il prêtait assistance pour le transport de palanquins de mariage. La prestation numéro vingt et un concernait le transfert des ossements d'un défunt vers un nouveau site funéraire – une nécessité courante dans un pays en plein boom immobilier.

« C'est moi qui ai choisi l'emplacement », m'expliqua Zhang fièrement en me montrant du doigt le rectangle de terre fraîchement retournée. Les familiers du défunt se prosternaient un à un devant la tombe : chacun s'agenouillait, brûlait une liasse de faux billets et gémissait en se frappant le front contre le sol. Personne ne semblait se soucier de ma présence. J'avais pu constater qu'en Chine du Nord les cortèges funéraires sont presque toujours très accueillants, ne serait-ce que parce que leurs participants ont rarement l'occasion de rencontrer des étrangers. Néanmoins, je baissai respectueusement la voix pour demander : « Qui est le défunt ? »

Mais Zhang Baolong ne semblait pas avoir entendu ma question, il continuait à me parler de feng shui. « Il est orienté est-ouest, m'expliqua-t-il en signalant le rectangle de terre. La tête est à l'ouest et les pieds à l'est. Et cet arbre que j'ai planté est un peuplier. On plante des peupliers pour les hommes et des saules pour les femmes ; cela permet à l'âme d'identifier l'emplacement de la tombe. Cet endroit particulier est propice pour toute une série de raisons. La position de cette tour de guet, par exemple, est très importante. Vous voyez, c'est un bon emplacement parce qu'il est en hauteur, et parce qu'il y a un cours d'eau un peu plus à l'est. Et puis il est surplombé par la tour de guet, qui protège la tombe. Une personne enterrée ici aura beaucoup de descendants

Extrait de la publication

RÉALISATION : PAO ÉDITIONS DU SEUIL
IMPRESSION : NORMANDIE ROTO IMPRESSION S.A.S. À LONRAI
DÉPÔT LÉGAL : MARS 2013. N° 104993 ( )
– Imprimé en France –

Extrait de la publication