Histoire et philologie de la Chine classique

François Martin

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/ashp/331>

DOI : 10.4000/ashp.331

ISSN : 1969-6310

Éditeur

Publications de l'École Pratique des Hautes Études

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2008

Pagination : 329-333

ISSN : 0766-0677

Référence électronique

François Martin, « Histoire et philologie de la Chine classique », *Annuaire de l'École pratique des hautes études (EPHE), Section des sciences historiques et philologiques* [En ligne], 139 | 2008, mis en ligne le 26 novembre 2008, consulté le 12 juillet 2021. URL : <http://journals.openedition.org/ashp/331> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ashp.331>

HISTOIRE ET PHILOGIE DE LA CHINE CLASSIQUE

Directeur d'études : M. François MARTIN

Programme de l'année 2006-2007 : I. *La chute de la dynastie des Jin*. — II. *Une capitale de la naissance à la mort : Jiankang (Nankin) sous les Six Dynasties (317-589)* (suite).

I. *La chute de la dynastie des Jin*

On s'est attaché, dans le cadre de la première conférence, à mettre en lumière certains aspects rarement évoqués du passage des Jin de l'Ouest à ceux de l'Est, de 313 à 317, un évènement, ou plutôt une concaténation d'évènements, beaucoup plus complexe que l'image que l'on en donne en général. On constate par exemple que, contrairement à l'idée courante d'un simple repli au Sud, la résistance s'est prolongée dans les régions les plus septentrionales de l'empire. On a étudié en particulier les luttes du gouverneur de Bingzhou Liu Kun 劉琨, son repli au Liaodong et son assassinat commandé à distance par un homme de son propre camp (on a mis à cette occasion en évidence la fréquence des contacts maritimes entre le Liaodong et Jiankang, la future Nankin), Wang Dun 王敦, qui craignait la venue au Sud d'un homme jouissant d'un aussi grand prestige. On a aussi étudié la question de la légitimation de Sima Rui 司馬睿, premier souverain des Jin de l'Est, et le rôle joué par son parent et rival résidant, lui, dans l'Ouest, Sima Bao 保. On a aussi envisagé comme très probable l'élimination de Sima You 裒, fils puîné de Sima Rui, par le grand ministre Wang Dao, inquiet de voir l'empereur envisager de désigner comme héritier présomptif un homme dont la légitimité serait contestable : un bel exemple de la raison d'État.

À travers ces questions « de détail », il s'agissait de montrer, à propos d'un évènement de première importance, à quel point la riche documentation que nous fournissent les historiens chinois sur la période – et qui est pourtant sur toutes les étagères – est restée sous-exploitée et combien se fait sentir le besoin d'élaborer une histoire de la période un tant soit peu conséquente. Le directeur d'études y travaille.

II. *Une capitale de la naissance à la mort : Jiankang (Nankin) sous les Six Dynasties (317-589)*

Dans le cadre de la seconde conférence, poursuivant nos recherches sur Jiankang (Nankin), capitale du Sud sous les Six Dynasties, nous nous sommes cette année consacrés au grand pont de l'Oiseau rouge (Zhuque hang 朱雀航). Il tirait son nom de la porte située juste au nord. Cette porte, nommée d'après celle de Luoyang (son nom sera repris par la Suzaku-mon de Nara), inscrit la ville, avec le Lac du guerrier noir (Xuanwu hu 玄武湖) au nord, le promontoire de Shitou 石頭, assimilé au tigre blanc à l'ouest, et le mont Zhongshan 鍾山 (le dragon vert) à l'est, dans le réseau symboli-

que des orient. Plus encore que la porte, son importance géographique, économique et stratégique fait du pont l'endroit peut-être le plus emblématique de la ville.

Bien que symbolisant le Sud par leur nom, le pont et la porte se trouvaient en fait en plein centre de la ville (le système des orient ne s'appliquant qu'à la partie noble, la zone des palais). Le pont franchissait la rivière Huai, ou Qinhuai 秦淮, qui faisait communiquer la ville avec le réseau dense des cours d'eau, lacs et canaux des riches régions de l'Est, grenier de la capitale et desservait les nombreux marchés situés sur ses rives.

Le « pont de la rivière Kwaï » (*ywāi* étant la prononciation médiévale du nom), se trouvait donc au carrefour des deux grandes artères de la capitale : l'artère nord-sud, terrestre, parcourue chaque jour par des foules innombrables, et l'artère ouest-est, fluviale, caractérisée par un trafic naval intense. On peut parler d'un « cœur battant de la ville », avec ses cistoles et ses diastoles, puisqu'il s'agissait d'un pont de bateaux, un « pont flottant » (*fujiao* 浮橋), qui présentait la particularité d'être alternativement ouvert, pour permettre le trafic fluvial, et fermé, pour permettre le trafic terrestre, ce qui lui confère un intérêt tout particulier (on regrette qu'il ait été échappé à l'attention de J. Needham, qui ne connaît que des ponts flottants fixes).

Ce pont était situé à proximité de la grande porte de Nanhuamen 南華門, qui s'ouvre dans la muraille des Ming. Plusieurs auteurs se sont essayés à le localiser de façon plus précise, mais le problème semble sans solution et reste d'un intérêt secondaire. Ce qui nous intéressait, c'était, à partir de documents assez nombreux mais parcellaires, de faire revivre le lieu qui était sans doute, avec le grand marché (non localisé), l'endroit le plus vivant de ce qui fut une des plus grandes villes de son temps, ainsi que le quartier qui l'entourait. Il s'agissait, en quelque sorte, d'un essai d'archéologie par les textes. On a le sentiment que la gageure a été remplie et une prochaine publication est prévue.

Une question se posait en premier. Pourquoi, dans une capitale qui comptait certainement près d'un million d'habitants, ne pas avoir construit des ponts permanents ? De fait, il y eut d'abord un pont de bois, qui fut incendié pour des raisons stratégiques en 322. Plutôt que de le reconstruire, le conseil de la Cour décida que l'on établirait un pont de bateaux. C'est une raison d'économie qui fut alors invoquée, mais elle n'est pas valable dans la durée.

Trois autres raisons, non mutuellement exclusives, peuvent être avancées. L'intérêt stratégique en est certainement une : le Sud était la partie de la ville la plus accessible aux ennemis. Le pont joua à plusieurs reprises dans l'histoire un rôle analogue à celui d'un pont-levis. La nécessité de ne pas gêner le passage des bateaux en est un autre. La troisième raison était l'existence d'un phénomène local et fréquent que nous avons appelé, de façon un peu impropre, le mascaret (*tao* 濤), provoqué par de brusques montées du fleuve, apparemment presque annuelles. Le flot, en se heurtant au promontoire de Shitou, était rejeté vers l'amont de la Huai, provoquant l'inondation des quartiers bas de la rive nord (il fallut même surélever le temple des ancêtres, qui avait été installé près de la rivière sur les instances de Guo Pu 郭璞 – ce qui écorne un peu sa réputation de devin !), et des dégâts considérables. Par la suite, l'ensablement progressif du fleuve, en déplaçant le confluent vers l'aval, a mis la Qinhuai à l'abri du mascaret. On est bien documenté sur ces dégâts, surtout parce que, à l'instar des règle-

ments astraux, ils étaient fréquemment mis en corrélation avec des désordres politiques. Bien que succinctes, les descriptions du phénomène sont évocatrices : bateaux et maisons riveraines étaient souvent détruits, avec parfois un grand nombre de victimes. Il n'était pas rare que le pont de bateaux fût emporté. Or un pont permanent eut été souvent détruit de la même manière, ce qui eut occasionné de grands frais et de longs délais de reconstruction, alors qu'un pont de bateaux démantelé pouvait être très rapidement remis en état.

Les dimensions que nous donne le *Jiankang shilu* 建康實錄, des Tang (90 mètres de long et 12 mètres de large), sont plausibles : la Qinhuai (qu'il ne faut pas confondre avec le bras secondaire ainsi nommé aujourd'hui, dans le quartier touristique du temple de Confucius) fait aujourd'hui environ soixante mètres de large entre berges construites. Il faut tenir compte, dans les temps anciens, de berges vaseuses de largeur variable suivant le niveau des eaux. Ces berges nécessitaient sans doute des rampes d'accès assez longues. Le pont lui-même devait être constitué de douze à vingt barges d'une douzaine de mètres sur environ quatre mètres de large. On l'ouvrait en défaisant les barges une à une et en les rabattant le long de la berge vers l'aval. Il fallait ensuite les hâler vers l'amont pour refermer le pont. On ne sait rien des dispositifs d'amarage ou d'ancrage.

Le pont était placé sous la responsabilité de l'officier chargé généralement des ponts et du trafic fluvial, le *dushui shizhe* 都水使者. On ne sait rien de concret sur son fonctionnement (était-il ouvert une seule fois par jour, ou plusieurs ?), mais on peut s'en faire une certaine idée à partir d'un texte de Dunhuang, bien étudié par D. C. Twitchett (« The Fragment of the T'ang Ordinances of the Department of Waterways Discovered at T'un-huang », *Asia Major*, 1957), sur l'entretien des ponts de bateaux fixes : un nombre minimum de barges devait être tenu en réserve. De même pour les cordages, qui devaient être inspectés à intervalles réguliers. Les populations locales assuraient les corvées nécessaires. Au pont de l'Oiseau rouge, il est certain que la manœuvre nécessitait chaque jour un travail considérable, assuré soit par des corvées d'habitants, soit des esclaves de l'État.

De plaisantes anecdotes nous font revivre les « embarras de Nankin » en nous laissant entrevoir l'engorgement considérable qui se produisait sur les rives quand les passants attendaient le rétablissement du trafic. On voit, par exemple, les occupants d'une voiture en profiter pour se livrer à une longue conversation. Il est facile d'imaginer la presse et le vacarme causés par des foules de piétons, de cavaliers et de chariots. La presse des usagers, le jointolement sans doute imparfait des éléments du tablier et des rampes d'accès, et l'absence de rambardes, faisaient de la traversée une petite épreuve. On moquait tel ministre pour sa couardise en disant de lui qu'il « ne franchissait jamais le pont de l'Oiseau rouge sans mettre une bouée de sauvetage » (constitué par une ceinture de coloquintes).

Détail macabre, la situation du pont en faisait l'endroit idéal pour l'exposition des têtes des grands criminels et des traîtres, que l'on accrochait aux *huabiao*, les mâts qui en marquaient l'entrée. Les textes y font de fréquentes allusions et une anecdote du *Shishuo xinyu* 世說新語 (36-7) nous montre Sima Daozi 司馬道子 venant au pont pour y demander à la tête de Wang Gong 王恭 : « Pourquoi désirais-tu tant me tuer ? ». Les exécutions, plus fréquemment tenues au grand marché pouvaient d'ailleurs avoir

lieu devant le pont lui-même et attiraient la foule. On a à ce sujet des anecdotes souvent dramatiques, parfois cocasses, comme celle qui nous donne à voir les badauds s'assembler dès l'aube, par centaines, dans l'espoir d'assister à l'exécution de sauvages du lointain Sud-Ouest, venus dans l'escorte d'un gouverneur et soupçonnés d'avoir enlevé et mangé des enfants... qui furent finalement tous retrouvés !

Mais le pont était surtout un haut lieu de vie. Sur la rive sud, l'avenue qui menait à la porte Guomen 國門 s'élargissait en un vaste dégagement, puisqu'on y voit en 548 cent mille hommes (chiffre quand même sans doute exagéré) s'y ranger en ordre de bataille.

S'il n'y avait pas de marché organisé, de nombreux commerçants venaient s'installer là. On y trouvait des débits de boisson, sans doute bienvenus dans les longues périodes d'attente. Des vendeurs d'almanachs (et sans doute bien d'autres petits métiers) se tenaient à l'entrée du pont et il y avait même des échoppes d'antiquaire ; un amateur y fit une trouvaille unique : un manuscrit du *Hanshu* dans une version que l'on croyait à jamais perdue, et qui trouva ainsi le chemin de l'Université impériale.

On a étudié aussi plusieurs des récits de sièges ou de batailles au cours desquelles la rivière Qinhuai et le pont de l'Oiseau rouge jouèrent un rôle déterminant.

Une autre question se posait : la plupart des historiens de Nankin, y compris les meilleurs, affirment l'existence, non pas d'un seul, mais de vingt-quatre ponts de bateaux, répartis sur une distance d'environ sept kilomètres. Cela heurte le bon sens : une telle enfilade de ponts (un tous les deux cents mètres) à ouvrir et refermer sans cesse, eût posé d'insolubles problèmes de coordination, sans compter une main d'œuvre considérable. Du reste, de nombreux textes nous présentent le pont de l'Oiseau rouge comme un point de passage presque obligé. L'erreur vient en fait de la mauvaise compréhension d'une phrase du *Jiankang shilu*, où le terme de *dusuo* 度所 (lit. « point de traversée ») doit évidemment se comprendre comme se rapportant à des emplacements de bacs, et non à des ponts. Ces bacs, à péage, alors que le pont était gratuit, devaient soulager quelque peu le trafic mais ne pouvaient rivaliser avec le pont. Il est vrai que d'autres ponts sont attestés, mais ils ne remettent pas en question la suprématie de celui de l'Oiseau rouge. Le pont dit *zhuge qiao* 竹格橋 était vraisemblablement, comme son nom l'indique, une construction de bambou assez haute pour laisser passer les bateaux mais impraticable aux chariots et aux cavaliers. Quant aux « petit pont de bateaux », qui se situait à la hauteur du Dongfu 東府, le château du gouverneur de la province, on a des raisons de penser qu'il n'était pas ouvert au trafic civil. Il n'est d'ailleurs mentionné qu'en 548 et 581 et fut sans doute établi tardivement.

Le caractère unique du pont de l'Oiseau rouge lui conférait une très forte valeur symbolique ; c'était l'image même d'un « passage » parfois lourd de conséquence : tel personnage, qui s'était juré de ne jamais plus le franchir, parce que son père avait été tué là, est obligé de le faire à la suite de l'empereur, et meurt peu après. Tel autre, à qui un rêve avait révélé qu'il serait riche s'il ne franchissait pas le pont, se remémore son rêve alors qu'il allait traverser, revient en arrière... et fait fortune. Plus grave que tout cela, le *Suishu* 隋書 rapporte qu'en 587 le pont s'enfonça dans la rivière, sans cause apparente. Un an plus tard, la ville était prise par les armées de Sui, ses palais étaient rasés et le pont disparaissait de l'histoire. Le récit un peu suspect du *Suishu*, évidemment partie intégrante du discours de justification des Sui, atteint et dépasse

même son objet en achevant d'identifier le pont à la capitale des dynasties du Sud, en déclarant, avec une parfaite conscience de la force du symbole : « Le pont de l'Oiseau rouge était la grande porte du pays (*guo zhi damen*) ». Né avec la capitale du Sud, le pont mourut avec elle.

On a évoqué pour finir l'image qu'il a laissé dans la littérature. Elle est complètement détachée de la réalité. Dès les poètes des Tang, ce n'est plus qu'un nom qui s'ajoute au stock des images un peu exotiques du Sud, batelières nonchalantes ou cueilleuses de lotus. Déjà se dessine l'image que l'on donne au visiteur moderne du très touristique quartier du temple de Confucius (Kongzi miao 孔子廟), que l'on veut symbole du « romantisme (*sic*) des Six Dynasties », bien loin des scènes de violence et de destruction dont il fut souvent le théâtre.

L'intérêt de cette étude, sur le plan pédagogique, a été de montrer aux étudiants un des grands problèmes de l'étude des *realia* à l'époque ancienne : en l'absence de texte traitant directement du sujet, il fallait patiemment recueillir toutes les anecdotes, même insignifiantes, où le nom du pont apparaissait, jamais pour lui-même mais comme simple cadre d'un événement grave ou d'un simple incident, pour en tirer les indices pertinents.