



HAL
open science

À la recherche du lustre d'antan : la réhabilitation de la voirie de Pékin pendant la première décennie du XXe siècle

Luca Gabbiani

► **To cite this version:**

Luca Gabbiani. À la recherche du lustre d'antan : la réhabilitation de la voirie de Pékin pendant la première décennie du XXe siècle. *Études Chinoises*, 2004, 23 (1), pp.181 - 271. 10.3406/etchi.2004.1342 . halshs-02512907

HAL Id: halshs-02512907

<https://shs.hal.science/halshs-02512907>

Submitted on 20 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

À la recherche du lustre d'antan : la réhabilitation de la voirie de Pékin pendant la première décennie du XXe siècle

Luca Gabbiani

Citer ce document / Cite this document :

Gabbiani Luca. À la recherche du lustre d'antan : la réhabilitation de la voirie de Pékin pendant la première décennie du XXe siècle. In: Études chinoises, n°23, 2004. pp. 181-271;

doi : <https://doi.org/10.3406/etchi.2004.1342>

https://www.persee.fr/doc/etchi_0755-5857_2004_num_23_1_1342

Fichier pdf généré le 08/11/2019

Résumé

Cet article est construit en deux parties. La première est consacrée à une présentation de la structure du réseau de voirie de la ville de Pékin sous les Qing (1644-1911) : extension du réseau, notamment des égouts, et spécificités de son mode d'entretien, en particulier l'inégalité de traitement instaurée par les souverains mandchous entre les villes intérieure et extérieure. On analyse ensuite ce qui peut expliquer l'état très dégradé du réseau à la fin du XIXe siècle, et d'abord l'effondrement des capacités financières du gouvernement central à partir de 1850. La seconde partie décrit les efforts consentis au début du XXe siècle pour rendre son lustre à la ville. Le très riche corpus d'archives consacré à la réhabilitation des rues et des égouts permet de suivre l'évolution des travaux, de signaler les innovations techniques et les difficultés rencontrées. Il permet aussi d'éclairer la période d'un jour nouveau, en témoignant du dynamisme des instances centrales et locales, pour la plupart nées des importantes réformes institutionnelles engagées à la suite du désastre des Boxeurs (1900).

Abstract

Luca GABBIANI : In search of old Beijing : the reconstruction of urban infrastructures in Beijing during the first decade of the XXth century.

This article has two parts. The first presents the structure of Beijing streets and sewers under the Qing (1644-1911) and describes the main characteristics of their every day administration, focusing on the unequal treatment between the inner and the outer cities by the Manchu rulers. At the end of the XIXth century, urban structures were widely considered in a state of complete disrepair, mostly because of the disastrous financial situation of the central government from 1850 onwards and its dedication to other priorities on the political fronts. The efforts made from the beginnings of the XXth century to restore Beijing's old grandeur form the second part. Relying on the very rich corpus of archives produced during the campaign of rehabilitation of the streets and sewers of the city, it pinpoints at technical innovations and problems encountered. It also sheds a new light on the period, revealing new dynamics of the central and local authorities, most of which were directly related to the important institutional reforms implemented in the aftermath of the Boxer rebellion (1900).

À la recherche du lustre d'antan : la réhabilitation de la voirie de Pékin pendant la première décennie du XX^e siècle.

Luca Gabbiani *

Pour l'historien du Pékin de la fin des Qing (1644-1911), le bruit des pelleuses mécaniques et des bulldozers qui secouent la ville depuis quelques années résonne de façon étonnamment familière. Il y a de cela un siècle, en effet, les autorités locales étaient pareillement engagées dans une campagne de grands travaux urbains. Si les objectifs affichés sont les mêmes d'une extrémité à l'autre du XX^e siècle – il faut tout à la fois moderniser les infrastructures de la ville et asseoir sa position de grande métropole internationale –, les moyens à disposition ne souffrent aucune comparaison tant sur le plan technique que financier. Cet article ne vise donc pas à comparer ces deux épisodes de l'histoire de l'édilité pékinoise, même si l'éclairage que l'on peut apporter à propos du premier ouvre des perspecti-

* Luca Gabbiani a soutenu en juin 2004 à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales une thèse intitulée « Orpheline d'un empire : la ville de Pékin et sa gestion à la fin de la dynastie des Qing (1800-1911) » (438 p. + 1 vol. d'annexes). Il est actuellement rattaché à la Graduate School of Law and Politics de l'université de Tokyo au bénéfice d'une bourse du gouvernement japonais.

Études chinoises, vol. XXIII (2004)

ves intéressantes sur le second. Plus modestement, il s'agit de s'arrêter quelques instants sur la campagne lancée à l'aube du siècle dernier pour tenter de saisir les raisons de cet effort encore mal connu, pour en évaluer l'envergure et les réalisations et pour comprendre dans quel esprit il a été mené.

Le début des travaux remonte au plus tôt à l'été 1902, soit quelques mois à peine après le retour de la Cour dans la capitale ¹. Il existe donc un lien direct entre cette campagne de réhabilitation et la nécessaire reconstruction de la ville après les ravages de la révolte des Boxeurs et sa répression par les forces alliées au cours de l'été 1900 ². C'est toutefois avec les réformes institutionnelles majeures engagées par le gouvernement central au même moment que le rapport est le plus étroit. Comme on le sait, ces réformes, ou « nouvelles politiques » (*xinzheng* 新政), lancées en 1901 et poursuivies jusqu'à la chute des Qing au cours de l'hiver 1911-1912, ont profondément transformé la structure du gouvernement impérial et élargi ses champs de compétence, débouchant sur une modernisation effective de l'appareil d'État. Les travaux traitant de ces questions sont nombreux ³.

¹ Au cours de l'été 1900, lorsque l'intervention occidentale pour libérer les légations internationales de la pression des rebelles Boxeurs se fit menaçante, l'impératrice douairière Cixi s'enfuit à Xi'an accompagnée de l'empereur Guangxu et des plus hauts dignitaires du régime. Les souverains ne retrouvèrent Pékin qu'un an et demi plus tard, après la signature du traité de paix entre la Chine et les nations alliées qui marqua le terme de l'occupation de la capitale par ces dernières.

² Sur les destructions dues aux rebelles et à l'intervention armée des pays coalisés, cf. « Bagueo lianjun zai Beijing qianglüe sunhui qingxing shiliao xuan 八國聯軍在北京搶掠損毀情形史料選 » (Choix de documents sur les pillages et les destructions à Pékin par les forces armées des huit nations alliées), *Lishi dang'an*, 1996, n° 3, p. 42-60.

³ Il est évidemment impossible de fournir ici une bibliographie complète du sujet. Les ouvrages et articles qui suivent ne forment qu'une partie d'un corpus bien plus vaste. Pour un tableau général des évolutions en cours au sein de la société chinoise de la fin

des Qing, voir Marianne Bastid, *L'évolution de la société chinoise à la fin de la dynastie des Qing, 1873-1911*, Paris : Centre de recherches et de documentation sur la Chine contemporaine de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1979. Pour un aperçu général de la période des réformes, cf. Mary C. Wright, "Introduction: the rising tide of change", in Mary C. Wright (éd.), *China in revolution: the first phase*, New Haven : Yale U. P., 1968, p. 1-63, Daniel Bays, *China enters the 20th century*, Ann Arbor : University of Michigan Press, 1978, et Yves Chevrier, « Des réformes à la révolution (1895-1913) », in Lucien Bianco, Marie-Claire Bergère et Jürgen Domes (éd.), *La Chine au XX^e siècle, d'une révolution à l'autre, 1895-1949*, vol. 1, Paris : Fayard, 1989, p. 87-121. L'ouvrage de Meribeth Cameron, *The reform movement in China, 1898-1912*, Stanford : Stanford U. P., 1931, offre toujours le tour d'horizon le plus complet du point de vue des innovations institutionnelles introduites au cours de ces années. On lira aussi Chūzō Ichiko, "Political and institutional reform, 1901-1911", in John K. Fairbank et Liu Kwang-Ching (éd.), *The Cambridge History of China*, vol. 10, *The late Qing, 1800-1911*, 2^e partie, Cambridge : Cambridge U. P., 1980, p. 375-415. Dans le domaine de l'éducation, outre l'ouvrage classique de Marianne Bastid, *Aspects de la réforme de l'enseignement en Chine au début du XX^e siècle : d'après les écrits de Zhang Jian*, Paris, La Haye : Mouton, 1971, voir aussi Wolfgang Franke, *The reform and abolition of the traditional Chinese examination system*, Cambridge, Mass. : Harvard U. P., 1960, William Ayers, *Chang Chi-tung and educational reform in China*, Cambridge, Mass. : Harvard U. P., 1971, et le livre récent de Xiaohong Xiao-Planes, *Éducation et politique en Chine : le rôle des élites du Jiangsu, 1904-1914*, Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2001. À propos des forces armées, on lira notamment Ralph Powell, *The rise of Chinese military power 1895-1912*, Princeton : Princeton U. P., 1955, et l'article de Shang Xiaoming 尚小明, « Liu Ri xuesheng yu Qingmo junshi gaige 留日學生與清末軍事改革 » (Les étudiants chinois au Japon et la réforme du système militaire à la fin des Qing), in Wang Xiaoqiu 王曉秋 et Shang Xiaoming (éd.), *Wu-xu weixin yu Qingmo xinzheng. Wan Qing gaige shi yanjiu 戊戌維新與清末新政. 晚清改革史研究* (Les Cent Jours et les Nouvelles politiques de la fin des Qing. Études sur l'histoire des réformes de la fin des Qing), Pékin : Beijing daxue chubanshe, 1998. Sur la réforme du droit chinois, voir Jérôme Bourgon, « Shen Jiaben et le droit chinois à la fin des Qing », thèse de doctorat, Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1994, et du même auteur,

Parmi eux, certains se sont attachés à décrire les transformations apportées aux modes d'administration de quelques-uns des plus grands centres urbains de l'empire, éclairant en particulier la création des premiers gouvernements de type municipal de l'histoire du pays⁴. Pékin figure parmi les

“Rights, freedom, and customs in the making of Chinese civil law, 1900-1936”, in William C. Kirby (éd.), *Realms of freedom in modern China*, Stanford : Stanford U. P., 2004, p. 84-112. Sur les questions de participation politique, cf. Roger Thompson, *China's local councils in the age of constitutional reform, 1898-1911*, Cambridge, Mass. : Council on East Asian Studies, Harvard University, 1995. Sur les aspects liés au mouvement constitutionnaliste, voir notamment Zhang Pengyuan 張朋園, *Lixianpai yu Xinhai geming 立憲派與辛亥革命* (Les constitutionnalistes et la révolution de 1911), Taibei : Zhongyang yanjiuyuan jindaishi yanjiusuo, 1983, et son *Zhishi fenzi yu jindai Zhongguo de xiandaihua 知識分子與近代中國的現代化* (Les intellectuels et la modernisation de la Chine), Nanchang : Baihuazhou wenyi chubanshe, 2002. Enfin, sur les emprunts au Japon, voir Douglas R. Reynolds, *China, 1898-1912 : The xingzheng revolution and Japan*, Cambridge, Mass. : Council on East Asian Studies, Harvard University, 1993.

⁴ Jusqu'au début du XX^e siècle l'administration des grandes villes chinoises relevait en général des deux ou trois sous-préfectures entre lesquelles ces centres urbains étaient divisés. En l'occurrence, comme nous le verrons plus loin, Pékin faisait exception. Les travaux suivants témoignent des nouvelles orientations adoptées dans l'administration des grands centres urbains du pays entre la fin du XIX^e siècle et les premières décennies du XX^e : David Buck, *Urban change in China : politics and development in Tsinan, Shantung, 1890-1949*, Madison : University of Wisconsin Press, 1978 ; Mark Elvin, “The gentry democracy in Shanghai, 1905-1914”, thèse de doctorat, Cambridge University, 1968, et du même auteur, “The administration of Shanghai, 1905-1914”, in M. Elvin et G. W. Skinner (éd.), *The Chinese city between two worlds*, Stanford : Stanford U. P., 1974, p. 239-262 ; Kerrie MacPherson, *A wilderness of marshes. The origins of public health in Shanghai, 1843-1893*, Hong Kong : Oxford U. P., 1987 ; Kristin Stapleton, *Civilizing Chengdu. Chinese urban reform, 1895-1937*, Cambridge, Mass. : Asia Center, Harvard University, 2000 ; Ruth Rogaski, “From protecting life to defending the nation: the emergence of public health in Tianjin, 1859-1953”, thèse de doctorat, Yale University, 1996 ; Michael Tsin, *Nation, governance and modernity*

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

viles qui ont connu pareille évolution à l'époque, et les principales étapes de la transformation y ont été pratiquement similaires à ce qu'elles ont été dans les autres métropoles concernées. Il demeure néanmoins intéressant de s'arrêter sur le cas de la capitale de l'empire, au moins à deux titres : en premier lieu parce que Pékin n'a reçu qu'une attention limitée de la part des spécialistes de l'extrême fin de l'ère impériale, malgré son statut de première ville du pays. En cela, la capitale a probablement souffert du regard très négatif longtemps porté par les historiens sur le rôle du gouvernement central et de la Cour dans les dernières décennies de la dynastie des Qing. L'un et l'autre – et la ville à leur suite – ont généralement été qualifiés de bastions du conservatisme et considérés comme rétifs à toute évolution de l'architecture institutionnelle du régime. La thèse a une part de validité, tant il est vrai que dans les dernières décennies du XIX^e siècle le climat politique à Pékin ne fut pratiquement jamais orienté vers l'ouverture et les réformes. Elle a surtout pour corollaire l'idée que la Cour et le gouvernement central auraient ainsi abandonné aux provinces et à leurs élites le rôle de moteur de l'adaptation du pays aux circonstances nouvelles auxquelles il était confronté depuis le milieu du XIX^e siècle. Dans les rares cas où la capitale chinoise a constitué un objet d'étude, les années *xinzheng* ne sont traitées que de manière superficielle : passage obligé pour relater les transformations qui pavèrent la voie à l'établissement du régime républicain et à la modernisation effective de la ville et du pays, elles n'en relèvent pas moins de la préhistoire de ce processus, sorte de prologue d'un récit dont le vrai commencement ne daterait que d'après 1911⁵.

in China. Canton, 1900-1927, Stanford : Stanford U. P., 1999 ; voir aussi les contributions regroupées in Joseph Esherick (éd.), *Remaking the Chinese city: modernity and national identity, 1900-1950*, Honolulu : Hawaii U. P., 1999.

⁵ Voir en particulier Shi Mingzheng, "Beijing transforms: urban infrastructure, public works and social change in the Chinese capital, 1900-1928", thèse de doctorat, Columbia University, 1993.

Une seconde raison justifie l'intérêt d'une étude du cas de Pékin : la ville dispose en effet d'un très riche corpus d'archives portant sur la période des réformes. Cette documentation, qui n'a pas son pareil pour les époques antérieures, permet de suivre pas à pas la mise en œuvre des nouvelles mesures dans la capitale des Qing aussi bien sur le plan institutionnel que dans la pratique quotidienne. Il en ressort une image très détaillée de la période, témoignant à la fois de l'ampleur des réalisations et des inévitables difficultés rencontrées, de l'esprit dans lequel les réformes ont été menées et du dynamisme de l'appareil administratif central et local. Cette image offre un singulier contraste avec celle de monolithe conservateur dont la bureaucratie pékinoise de la fin des Qing se trouve généralement affublée.

Ce sont ces divers éléments que je me propose d'illustrer ici à travers l'analyse des efforts de restauration de la voirie pékinoise menés au cours de la première décennie du XX^e siècle ⁶. Dans un premier temps, il m'a cependant semblé utile de proposer un tableau des caractéristiques du réseau de voirie pékinois à l'époque des Qing. Chemin faisant, nous verrons aussi ce qu'on peut dire de son entretien par les autorités locales avant le début du XX^e siècle ; ceci permettra ensuite d'analyser les raisons qui ont fait de ce réseau une des préoccupations principales des nouvelles instances administratives de la ville dans les années 1900.

⁶ Dans sa thèse, Shi Mingzheng offre un rapide survol de cette campagne de travaux avant de se concentrer sur la poursuite des efforts à partir de l'ère républicaine. Cf. *op. cit.*, chap. 2, p. 88-133. Pour les années 1900-1912, il ne fait qu'un usage très limité des matériaux d'archives disponibles.

1. La voirie de Pékin : prolégomènes historiques

a) Le réseau de voirie : les rues et les égouts

Sans nous lancer ici dans une description détaillée du Pékin impérial, rappelons simplement qu'avec approximativement 800 000 habitants aux XVIII^e et XIX^e siècles, la capitale de la dynastie mandchoue des Qing figurait parmi les métropoles les plus peuplées du monde moderne⁷. L'espace urbain était composé de deux quadrilatères irréguliers accolés l'un à l'autre, le premier situé au nord du second, et chacun délimité par une enceinte⁸. La partie nord de la ville était communément désignée par le terme de *neicheng* (內城), ou ville intérieure, et sa partie sud par celui de *waicheng* (外城), ou ville extérieure (cf. carte 1).

La ville intérieure représente la capitale originelle telle qu'elle fut conçue par les édiles aux ordres de l'empereur Yongle (r. 1402-1424), troi-

⁷ La taille exacte de la population pékinoise sous les Qing prête à discussion. Cf. L. Gabbiani, « Orpheline d'un empire », p. 61-64 pour une discussion des données disponibles et les raisons d'une estimation de 800 000 habitants entre 1700 et 1850 environ. Voir *ibid.*, volume d'annexes, tableaux 2.1 à 2.3, pour une présentation synthétique des données. Pékin se situait ainsi au niveau de Londres, ville la plus peuplée d'Europe en 1800 avec un peu moins d'un million d'habitants. À la même époque, la population de Paris approchait 700 000 habitants, celle de Vienne environ 250 000 habitants, alors qu'à Madrid et à Berlin le chiffre avoisinait 170 000. Cf. Peter Clark et Bernard Lepetit (éd.), *Capital cities and their hinterlands in early modern Europe*, Hants : Scolar Press, Brookfield, Vt. : Ashagate Pub., 1996, p. 1. Voir aussi Paul Bairoch, *La population des villes européennes 800-1850*, Genève : Librairie Droz, 1988.

⁸ La ville comptait aussi d'importants faubourgs, en particulier à l'est et à l'ouest. Les informations à leur propos étant extrêmement parcellaires, on n'en tiendra pas compte ici.

sième souverain des Ming (1368-1644)⁹. C'est dans cette portion de Pékin que l'agencement urbain a été pensé en vue de témoigner du statut de la ville et de refléter les soubassements spirituels et cosmologiques du régime impérial¹⁰. Et de fait, selon Georges Morache, médecin militaire français rattaché à la légation diplomatique de France à Pékin au début des années 1860, la ville intérieure, « calme [...], grandiose, a un cachet que l'on ne rencontre nulle part ailleurs en Asie et semble participer de la Majesté impériale qu'elle abrite »¹¹. La ville extérieure, elle, n'était à l'origine qu'un faubourg, et son développement progressif s'est fait sans véritable planification. C'est l'enceinte construite dans la première moitié du XVI^e siècle pour protéger sa population et les importants édifices liés au rituel d'État des attaques régulières perpétrées par des troupes mongoles qui en fit une portion à part entière de l'espace urbain¹².

⁹ Après avoir éliminé l'empereur légitime en la personne de son propre neveu (nom de règne Jianwen, r. 1399-1403), l'empereur Yongle décida de déplacer le centre politique du pays de Nankin, où il avait été établi par Zhu Yuanzhang, fondateur des Ming (nom de règne Hongwu, r. 1368-1398), à Pékin. Il installait ainsi la capitale chinoise à proximité du site qu'elle avait occupé au cours du siècle de domination mongole sur la Chine et en même temps à distance respectable de ce qui était devenu et allait demeurer encore longtemps le cœur économique et culturel du pays.

¹⁰ Sur les aspects liés à la planification des capitales chinoises, cf. Paul Wheatley, *The pivot of the four quarters. A preliminary enquiry into the origins and the character of the ancient Chinese city*, Edinburgh : Edinburgh U. P., 1971. On consultera aussi Nancy Steinhardt, *Chinese imperial city planning*, Honolulu : Hawaii U. P., 1990. Sur Pékin en particulier, cf. Jeffrey Meyer, *The dragons of Tiananmen. Beijing as a sacred city*, Columbia : University of South Carolina Press, 1991, ou encore Victor Sit, *Beijing. The nature and planning of a Chinese capital city*, Chichester : John Wiley and Sons, 1995. Ce dernier ouvrage souffre toutefois de nombreuses imprécisions.

¹¹ Cf. Georges Morache, *Pékin et ses habitants. Étude d'hygiène*, Paris : Bouillard et fils, 1869, p. 21.

¹² Le temple du Ciel (Tiantan) et le temple de l'Agriculture (Xiannongtan) étaient situés dans ce qui allait devenir la ville extérieure. Sur l'époque de construction de

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

Le périmètre combiné des deux murailles approchait les 40 km et la superficie totale qu'il renfermait était d'environ 60 km carrés¹³. Au sein d'un tel espace, les rues constituaient à l'évidence l'un des éléments primordiaux du tissu urbain. Dans la ville intérieure, leur ordonnancement suivait *grosso modo* un plan orthogonal, reflétant en cela les principes traditionnels commandant à la conception des capitales impériales qu'on trouve déjà dans le *Zhouli*. Cet ouvrage, censé présenter l'organisation institutionnelle idéale calquée sur celle adoptée par les souverains des Zhou (1121-222 av. J.-C.), préconisait de découper l'espace urbain à la manière d'un damier : à 9 axes nord-sud (*jing* 經) devaient répondre 9 voies est-ouest (*wei* 緯), selon une terminologie inspirée des techniques du tissage. En retour, cet ordonnancement devait permettre « d'établir le pouvoir impérial et de faire prospérer les principes supérieurs » (*suo yi jian huangji er long shangyi ye* 所以建皇極而隆上儀也)¹⁴. Dans la ville extérieure, la réalité de la voirie n'était en revanche qu'un pâle reflet de ce formalisme,

l'enceinte de la ville extérieure, cf. Susan Naquin, *Peking. Temples and city life, 1400-1900*, Berkeley, Los Angeles, Londres : University of California Press, 2000, p. 4.

¹³ Selon Morache, *op. cit.*, p. 17, l'enceinte de la ville intérieure mesurait 24 km et celle de la ville extérieure 22. Leurs superficies respectives étaient de 36 et 25 km². À titre de comparaison, il indique que le Paris du Second Empire possédait une enceinte longue de 36 km pour une superficie de quelque 95 km².

¹⁴ Cf. *Shuntian fuzhi* 順天府志 (Monographie de la préfecture de Shuntian, ère Guangxu ; ci après *STFZ*), vol. 2, j. 13, p. 333 (rééd. Pékin : Beijing guji chubanshe, 1987). Les compilateurs empruntent le passage au *Zhouli*. Cf. *Zhouli zhuzi suoyin* 周禮逐字索引 (*A concordance to the Zhouli*), Xianggang Zhongwen daxue Zhongguo wenhua yanjiusuo (éd.), Hong Kong : The Commercial Press, 1993, chap. 6, *Dongguan Kaogongji*, p. 84, ligne 20. Édouard Biot traduit le passage de la manière suivante : « Dans l'intérieur de la capitale, il y a neuf rues directes, et neuf rues transversales. Les rues directes ont neuf voies de char ». Cf. son *Tcheou-Li ou Rites des Tcheou*, Paris : Imprimerie nationale, 1851 (réédition publiée en Chine en 1939), vol. 2-3, p. 556.

cette portion de Pékin ressemblant « aux autres villes de la Chine, aux rues étroites et tortueuses », selon les mots de Georges Morache ¹⁵.

Schématiquement, les rues du Pékin des Qing peuvent être divisées en deux catégories. La première est constituée par les avenues qui traversaient la ville de part en part dans le sens nord-sud ou est-ouest. Larges de 20 à 30 m et d'une longueur qui pouvait atteindre 6 km pour les plus longues, ce sont elles qui conféraient au réseau son caractère orthogonal. Les carreaux du damier qu'elles dessinaient, plus ou moins réguliers, étaient traversés par un enchevêtrement de ruelles, ou *hutong* 衚衕, qui forment la seconde catégorie. Dans la ville intérieure, beaucoup se coupaient à angle droit, renforçant encore le plan orthogonal ; dans la ville extérieure, leur agencement était moins ordonné, conséquence de la nature plus spontanée du processus d'urbanisation ¹⁶.

On sait peu de choses des matériaux utilisés dans la construction des rues et des ruelles de la capitale Qing, sinon qu'elles étaient surtout faites de simple terre. Seules les portions d'avenues situées à proximité des portes étaient dallées, et peut-être les dalles de pierre étaient-elles rendues solidaires entre elles par l'adjonction de mortier. On en sait en revanche un peu plus à propos des égouts. À l'époque, Pékin possédait en effet un ré-

¹⁵ Cf. *op. cit.*, p. 21.

¹⁶ Il va sans dire que le réseau de voirie tel qu'il a été élaboré au début du XV^e siècle n'est pas demeuré inchangé jusqu'au début du XX^e siècle. Une présentation de son évolution au cours du temps dépasserait de loin les limites de cet article. On trouvera des informations intéressantes à ce propos dans : Xu Pingfang 徐蘋芳, « Lun Beijing jiucheng jiedao de guihua ji qi baohu 論北京舊城的街道的規化及其保護 / La structure des rues du vieux Pékin et sa protection » et Li Xiaocong 李孝聰, « Beijingcheng diyu jiegou qishi lu 北京城地域結構啓事錄 / Réflexions sur l'agencement de l'espace dans le vieux Pékin », Histoire, archéologie, société – Conférences académiques franco-chinoises, École française d'Extrême-Orient, Centre de Pékin, respectivement juin et décembre 2002.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

seau d'égouts très développé, en particulier dans la ville intérieure où pratiquement toutes les voies de communication étaient pourvues de telles infrastructures. Ce réseau remontait lui aussi à l'édification de la capitale impériale au début du XV^e siècle, même si, comme pour la structure générale de cette partie de la ville, les édiles du moment reprirent certainement des aménagements remontant à la dynastie des Yuan (1277-1368)¹⁷. Dans la ville extérieure, le manque d'information ne permet pas de fournir de datation précise¹⁸.

Sous les Qing, le réseau d'égouts était formé de trois composantes principales. La première regroupait les infrastructures hydrauliques majeures qui permettaient d'amener de l'eau dans la ville et de l'évacuer, car, comme on le sait, Pékin n'a pas été édifiée à proximité directe d'une voie d'eau naturelle. Cette situation, assez extraordinaire pour une ville d'Ancien Régime de cette importance, conduisit à l'élaboration dès les Yuan d'un dispositif composé de deux canaux assurant ces fonctions (cf. carte 2). Guo Shoujing 郭守敬 (1231-1316), célèbre administrateur chinois que les conquérants mongols surent rallier à leur cause, fut le maître d'œuvre de cet imposant chantier ; la mise en eau remonte à l'année 1293¹⁹. Pendant les cinq siècles qui suivirent, le premier canal²⁰, au nord-ouest de la ville, préleva l'eau de la rivière Baifu, située dans la sous-

¹⁷ Sur cette question, cf. Xu Pingfang, art. cit.

¹⁸ Il est probable que l'essentiel des aménagements ait été effectué pendant ou après l'édification de l'enceinte de la ville extérieure, c'est-à-dire au cours du deuxième tiers du XVI^e siècle. Toutefois, la présence des temples du Ciel et de l'Agriculture au sud de la ville a probablement amené les responsables de la planification de la capitale des Ming à construire des canaux d'amenée et d'évacuation d'eau dès le siècle précédent.

¹⁹ Sur Guo Shoujing et ses réalisations hydrauliques dans la région de Pékin sous les Yuan, voir notamment Duan Tianshun 段天順, *Yan shui gujin tan* 燕水古今談 (Propos historiques sur les eaux de Yan), Pékin : Beijing Yanshan chubanshe, 1989.

²⁰ Pour l'heure, il m'a été impossible de déterminer le nom de ce canal.

préfecture de Changping, au nord de Pékin, pour l'amener jusqu'au mur d'enceinte à proximité de la porte Desheng, permettant ainsi d'alimenter les grands ouvrages hydrauliques de la capitale, au premier rang desquels les douves et les lacs intérieurs²¹. Le second, le canal Tonghui reliant Pékin à Tongzhou, assurait quant à lui l'évacuation de cette eau vers le sud-est après sa traversée de la ville. À Tongzhou, elle se déversait dans la portion nord du Grand Canal (Beiyunhe), assurant ainsi en partie son alimentation²².

Outre celle des douves et les lacs intérieurs, l'eau amenée ainsi jusqu'à Pékin s'écoulait dans la deuxième composante du réseau : les grands canaux à ciel ouvert faisant office d'égouts collecteurs (*ganqu* 幹渠)²³. La ville intérieure en possédait deux principaux : le Daminghao 大明濠 ou « grande tranchée à ciel ouvert », situé dans l'ouest et qui la traversait sur toute sa longueur, et le Yuhe 御河 ou « rivière impériale », creusé sur son

²¹ Il permettait aussi de remplir le lac Kunming, grand réservoir situé, sous les Qing, au nord-ouest de Pékin, à l'intérieur du parc impérial Yihe.

²² Sur ces deux canaux, voir (*Qinding*) *Rixia jiuwen kao* 欽定日下舊聞考 (Recherches sur les « Récits anciens entendus près du trône »), 4 vol., Pékin : Beijing guji chubanshe, 2000, vol. 3, p. 1498 et 1507. Cet ouvrage, construit à partir du livre de Zhu Yizun 朱彝尊 *Rixia jiuwen* 日下舊聞 (Récits anciens entendus près du trône, préface de 1688), est une sorte d'encyclopédie historique consacrée à Pékin. Sa compilation fut commanditée par l'empereur Qianlong au milieu des années 1770 et le projet mené sous la houlette de Yu Minzhong 于敏中 (1714-1780) et Yinglian 英廉 (1707-1783), deux des principaux hauts fonctionnaires de l'époque. L'ouvrage est généralement daté de 1785. Le Beiyunhe, qui reliait Tongzhou à Tianjin, était encore alimenté en eau par le Chaobaihe et le Shahe, deux rivières qui coulaient à l'ouest de Pékin.

²³ Cf. Jianshe zongshu 建設總署 (éd.), *Jingshi chengnei hedao gouqu tushuo* 京市城內河道溝渠圖說 (Cartes commentées des canaux et égouts situés dans la ville intérieure de la capitale), édition sino-japonaise, Pékin : Jianshe zongshu, 1941, partie intitulée « Beijing gouqu zhi yange » 北京溝渠之沿革 (Évolution des égouts de Pékin), p. 1-2.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

flanc est (cf. carte 3). Les cartes de Pékin datant du XIX^e siècle tendraient à prouver que le Daminghao n'était plus connecté, à l'époque, au canal d'amenée d'eau à hauteur de la porte Desheng. Si c'était effectivement le cas, le Daminghao ne devait alors plus servir qu'à l'évacuation des eaux de pluie²⁴. L'eau qui coulait dans le Yuhe provenait, elle, du lac Antérieur (Qianhai), l'une des cinq pièces d'eau de la ville intérieure²⁵. Sur une grande partie de son trajet il longeait l'intérieur de la muraille de la ville impériale²⁶ avant de terminer sa course dans la douve nord de la ville extérieure, à l'instar du Daminghao. Toujours dans la ville intérieure, on mentionnera encore deux autres collecteurs : le canal assurant l'évacuation de l'eau des lacs du parc Ouest (Xiyuan) vers la douve nord de la ville exté-

²⁴ À l'origine, il puisait son eau dans les douves nord de la ville intérieure par le biais d'une vanne percée quelque peu à l'ouest de la porte Desheng. Les cartes du XIX^e siècle ne représentent plus la portion nord du canal, qui le reliait précisément à cette vanne. Elles ne le font débiter qu'à hauteur de Hengqiao, sur l'avenue débouchant sur la porte Xizhi. Il est difficile de déterminer si cette façon de représenter le Daminghao découle de la couverture de sa portion nord ou de son comblement. Sur ces questions, cf. Li Xiacong, *Ouzhou shoucang bufen zhongwen gu ditu xulu* 歐洲收藏部分中文古地圖敘錄 / *A descriptive catalogue of pre-1900 Chinese maps seen in Europe*, Pékin : Guoji wenhua chubanshe, 1996, p. 98-99, et son article « Ji Yingguo Lundun suo jian si fu Qingdai huiben Beijing chengshi ditu 記英國倫敦所見四幅清代繪本北京城市地圖 » (À propos de quatre cartes du Pékin d'époque Qing vues à Londres), *Guoxue yanjiu* 國學研究, 1994, p. 449-481.

²⁵ Du nord au sud, il s'agit de Jishuitan, Shishahai, Beihai, Zhonghai et Nanhai. Aujourd'hui comme à l'époque, le lac Shisha (des Dix monastères) est en réalité composé de deux pièces d'eau, Shisha qianhai et Shisha houhai, d'où leur appellation respective de lac Antérieur et lac Postérieur.

²⁶ Outre les murailles des villes intérieure et extérieure, Pékin comptait sous les Qing deux autres enceintes. La première, au centre de la ville intérieure, renfermait la ville impériale, et la seconde, au cœur de cette dernière, barrait l'accès de la Cité interdite.

rieure, dont l'étroitesse en limitait toutefois l'importance²⁷, et le Jinshuihe, ou « Rivière dorée », dont l'eau traversait la ville impériale puis la Cité interdite du nord au sud-est, avant de rejoindre le Yuhe²⁸.

Élément central du réseau d'égouts dans son ensemble, la douve nord de la ville extérieure figurait aussi comme l'un des deux principaux collecteurs de cette partie de la ville. L'autre était le Longhugou 龍鬚溝, « canal de la Barbe du dragon » situé à la limite sud du secteur le plus densément construit de la ville extérieure (cf. carte 4). Débutant aux environs de la rue Hufang 虎坊, il s'étendait ensuite vers l'est, longeant les enceintes nord du temple de l'Agriculture et du temple du Ciel, avant de bifurquer vers le sud-est pour terminer sa course dans la douve située au-delà de l'enceinte sud de la ville extérieure. Ce canal n'étant pas branché en amont sur le réseau des douves, on comprend mal comment il était alimenté. En l'absence de données précises, on peut considérer qu'aucune eau n'y coulait de façon continue en temps normal et qu'il servait avant tout à assurer l'évacuation

²⁷ Le parc Ouest, dans la ville impériale, était une extension de la Cité interdite. Il était exclusivement réservé à l'empereur et à ses proches et seuls ceux qui y étaient invités pouvaient y pénétrer. Il renfermait les lacs de Beihai, Zhonghai et Nanhai.

²⁸ Signalons enfin que deux grands canaux longeant l'intérieur de l'enceinte de la ville intérieure et se jetant dans la douve nord de la ville extérieure semblent également avoir été construits au début des Ming. L'un débutait à la porte Desheng et suivait la muraille vers l'ouest puis le sud avant de prendre fin à la hauteur du coin sud-ouest de la ville intérieure, et l'autre partait de la porte Anding vers l'est puis le sud et se terminait dans le coin sud-est de la ville intérieure. Sous les Qing, seules existaient leurs extrémités, c'est-à-dire le Paozihe 泡子河 au sud-est et le Taipinghu 太平湖 au sud-ouest. Il est difficile de trouver des informations précises au sujet de ces deux ouvrages, mais leur capacité à servir de collecteur est peu probable. Aucune connexion à des égouts ordinaires n'a en effet pu être mise au jour sur le trajet qu'ils couvraient. Pour toutes ces informations, cf. Jianshe zongshu (éd.), *op. cit.*, « Beijing gouqu zhi yange », p. 1-3.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

des eaux de pluie ²⁹. Notons enfin qu'à l'est de la ville extérieure deux canaux à ciel ouvert de plus petite envergure ont pu jouer un temps le rôle de collecteurs. Le premier était situé dans la rue Huaershi 花兒市 et le second à hauteur de Dashiqiao 大石橋 ; tous deux se déversaient dans la douve nord de la ville extérieure, à proximité de la porte Dongbian ³⁰.

La troisième et dernière composante du réseau regroupe les égouts ordinaires dont étaient pourvues les rues de la ville. Attestés eux aussi depuis le XV^e siècle, il en existait de deux sortes sous les Qing : les égouts enterrés (*angou* 暗溝) et les égouts à ciel ouvert (*minggou* 明溝) ³¹. Les premiers étaient généralement construits en briques, parfois en bois, et recouverts par des dalles de pierre. Ils étaient enfouis à une profondeur qui variait de 30 cm à un mètre et leur section intérieure ne dépassait généralement pas un mètre. Ils communiquaient entre eux, permettant ainsi l'écoulement de l'eau jusqu'au collecteur le plus proche. Depuis la surface, l'eau s'y déversait par des bouches (*gouyan* 溝眼) percées à intervalles réguliers dans les dalles couvrant les égouts. Leur forme et leur taille étaient conçues de sorte que des objets de grande taille qui risqueraient de boucher

²⁹ Il est possible qu'une réserve d'eau située à proximité de son point de départ ait servi à l'origine à l'alimenter. Plus en aval, un canal dit de Nanqiaowan 南橋灣 aurait ensuite permis de le connecter à la douve nord de la ville extérieure. Ces hypothèses ne sont toutefois étayées ni par la documentation ni par les données archéologiques. Sur ce point, cf. *ibid.*, p. 2-4. D'une manière générale, les informations à propos du réseau d'égouts de la ville extérieure sont très rares.

³⁰ Ils représentaient peut-être les sections finales d'un grand collecteur qui aurait traversé, un temps, toute la ville extérieure d'ouest en est pour se jeter dans la douve nord à hauteur de la porte Dongbian. Toujours est-il que d'après les compilateurs du *Jingshi chengnei hedao gouqu tushuo*, ces deux canaux paraissent asséchés sur les cartes de la ville à partir du milieu du XVIII^e siècle, ce qui laisse supposer qu'ils ne servaient déjà plus qu'à l'évacuation des eaux de pluie. Cf. *ibid.*, p. 3.

³¹ L'origine précise des uns et des autres n'est pas établie. La documentation Qing les mentionne depuis 1729 au moins. Cf. *ibid.*, p. 4.

l'égout ne puissent s'y introduire. Les égouts à ciel ouvert, eux, s'apparentaient à des boyaux creusés en bordure des rues et tapissés de briques. Leurs dimensions variaient, mais le plus grand nombre ne dépassait probablement pas un mètre de profondeur et 50 cm à un mètre de largeur. Dès la fin du XVI^e siècle, certaines portions situées dans des rues à fort trafic furent recouvertes de planches de bois (et plus rarement de dalles de pierre) pour éviter qu'ils ne soient endommagés par des véhicules basculant à l'intérieur par mégarde³².

En temps normal, il ne s'écoulait pratiquement pas d'eau dans les égouts ordinaires. Seules quelques habitations privées semblent y avoir été connectées de manière directe, mais rien ne permet d'affirmer que le reste de la population y déversait ses eaux usées, même si une telle utilisation apparaît vraisemblable. À l'évidence, le réseau d'égouts du Pékin des Ming et des Qing n'était pas conçu pour jouer le rôle d'un réseau moderne. Sa fonction première était le drainage des eaux de pluie. Dans une ville sans pratiquement aucun dénivelé, où ne coulait aucun cours d'eau naturel, où la grande majorité des rues étaient en terre et dont les caractéristiques climatiques lui valaient des précipitations souvent brutales au cours de l'été, la question revêtait une importance certaine. L'étendue du réseau le confirme : selon une source administrative, à la fin du XVIII^e siècle, les égouts ordinaires et les canaux collecteurs s'étendaient sur quelque 400 km dans la seule ville intérieure, dont plus de 300 km d'égouts ordinaires (cf. carte 5)³³. Des données aussi précises ne sont malheureusement pas dispo-

³² *Ibid.*, p. 7 et 27-29.

³³ Le document en question date de 1787. Il rapporte une longueur totale de 128 533 *zhang* (丈) pour l'ensemble du réseau de la ville intérieure, dont 30 533 *zhang* de « grands canaux » (*dagou* 大溝) et plus de 98 000 *zhang* d'égouts ordinaires. Or, un *zhang* équivaut à un peu plus de 3 m. Cf. *Da Qing huidian shili* 大清會典事例 (Compendium des règles administratives des Grands Qing, suivies des précédents), préface 1899, réédition Shanghai : Shangwu yinshuguan, 1908, j. 934, p. 3ab. Précision impor-

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

nibles pour la ville extérieure ; il est toutefois peu probable que le réseau y ait été aussi étendu ³⁴.

b) L'administration de la voirie pékinoise aux XVIII^e et XIX^e siècles

Cette description sommaire soulève plusieurs questions. On aimerait par exemple savoir quelle appréciation les résidents ont porté sur la qualité de ces infrastructures et si elle a évolué dans le temps. Dans l'affirmative, il serait évidemment intéressant de s'interroger sur les raisons d'une telle évolution et d'observer dans quelle mesure elle reflèterait le contexte historique local. Nous y reviendrons, mais il n'est probablement pas inutile dans l'immédiat de présenter succinctement le dispositif institutionnel responsable du réseau de voirie de la capitale des Qing jusqu'au début du XX^e siècle. Il convient en effet, sans trop entrer dans les détails de la nature et du fonctionnement des instances locales aux XVIII^e et XIX^e siècles, d'évoquer certains de ces aspects, tant leur signification était importante dans le contexte de la ville à l'époque ³⁵.

tante, le document stipule que près d'un tiers du réseau nécessitait des réparations à cette date. Il n'en reste pas moins hors du commun pour l'époque, malgré sa fonction restreinte. Son extension considérable s'explique par le fait que les égouts étaient presque systématiquement construits des deux côtés des rues. Cf. Jianshe zongshu (éd.), *op. cit.*, « Beijing gouqu zhi yange », p. 26.

³⁴ En 1818, la ville intérieure comptait 677 « sections » (*duan* 段) de canaux collecteurs et d'égouts ordinaires et la ville extérieure 57. Une section ne constituant pas une unité de longueur, on n'a donc aucune indication fiable sur les tailles respectives des réseaux de chacune des deux parties de la ville. L'écart n'en est pas moins significatif. Cf. *Da Qing huidian* 大清會典, préface 1818, j. 60, p. 4b.

³⁵ Pour le traitement en détail de l'administration de Pékin sous les Qing, se rapporter à ma thèse « Orpheline d'un empire », en particulier aux chapitres 5 et 6. Voir aussi Allison Dray-Novey, « Policing imperial Peking: The Ch'ing gendarmerie, 1650-1850 », thèse de doctorat, Harvard University, 1981 ; du même auteur, « Spatial order and po-

Le dispositif d'administration locale

Du début du XV^e siècle à la fin du régime impérial, Pékin a été l'objet d'une attention singulière de la part des autorités. Ce traitement particulier découle de ce qu'on pourrait qualifier d'« effet capitale » : l'État y a en effet toujours été plus présent, plus visible et plus prodigue de largesses que n'importe où ailleurs dans le pays. À l'inverse des autres métropoles de l'empire, la capitale était l'unique centre urbain administré par des organismes entièrement indépendants de la hiérarchie territoriale ordinaire et dont la juridiction et les responsabilités étaient définies uniquement par rapport à l'espace urbain, même si l'acception territoriale se trouvait quelque peu élargie³⁶. Ainsi, d'un point de vue purement administratif, Pékin était en quelque sorte la seule « ville » du pays. Pour autant, son gouvernement n'avait rien de municipal, loin s'en faut. Aux yeux des gouvernants, Pékin était la capitale du pays, première ville en importance du fait qu'elle accueillait la résidence principale du souverain et le siège du gouvernement central. Ces traits étaient à l'origine de ses spécificités institutionnelles, lesquelles prirent sous les Qing leur forme la plus complexe.

lice in imperial Beijing”, *Journal of Asian Studies*, vol. 52, n° 4 (novembre 1993), p. 885-922 ; Lilian Li et Alisson Dray-Novey, “Guarding Beijing’s food security in the Qing dynasty: State, market, and police”, *Journal of Asian Studies*, vol. 58, n° 4 (novembre 1999), p. 992-1032.

³⁶ Comme on le sait, les villes chinoises n'étaient pas administrées par des organismes spécifiques, mais par les représentants de l'État en poste dans les circonscriptions territoriales auxquelles appartenaient ces villes. Cette situation avait pour effet de gommer les spécificités du phénomène urbain, d'autant plus que le territoire des villes les plus grandes était divisé en deux et parfois trois circonscriptions administratives et donc sous l'autorité de deux ou trois magistratures – voire plus si la ville en question était aussi un siège préfectoral ou provincial.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

Après leur entrée dans Pékin au printemps de 1644, les Mandchous imposèrent à la ville une forme de gouvernement local bicéphale recoupant la distinction instaurée par cette dynastie de conquête entre la population chinoise du pays et les membres des Huit bannières, du nom de la coalition (composée principalement de Mandchous, de Mongols et de Chinois) qui les soutint dans leur entreprise³⁷. La ville intérieure, dans laquelle s'installèrent les membres de la coalition et dont furent expulsés les habitants chinois en 1648, fut placée sous la responsabilité unique du Bujun tongling yamen 步軍統領衙門, instance militaire créée par les nouveaux souverains et qu'il est convenu de désigner par gendarmerie³⁸. Statutairement, les quelque 30 000 postes dont la gendarmerie était pourvue devaient être remplis par des individus appartenant aux bannières. Sa juridiction s'étendait également à la ville extérieure où elle partageait toutefois les responsabilités avec l'administration civile dite des censorats des cinq arrondissements (Wucheng chayuan 五城察院), organisme hérité des Ming et qui jusque là avait imposé son contrôle à l'ensemble de la ville. Sous les

³⁷ Sur l'institution des Huit bannières – 24 en réalité, puisque chacune des ethnies mandchoue, mongole et chinoise en possédait huit –, cf. par exemple Mark Elliott, *The Manchu Way. The Eight Banners and ethnic identity in late imperial China*, Stanford : Stanford U. P., 2001. Sur la conquête et ses suites, voir Frederic Wakeman, *The Great Enterprise. The Manchu reconstruction of imperial order in 17th century China*, 2 vol., Berkeley, Los Angeles, Londres : University of California Press, 1985.

³⁸ Thomas F. Wade est certainement le premier à avoir rapproché ce corps militaire des forces de gendarmerie dont s'étaient pourvus certains pays occidentaux. Voir son article "The army of the Chinese empire : its two great divisions, the bannermen or National guard, and the Green standard or provincial troops; their organization, locations, pay, conditions, etc.", *The Chinese Repository*, vol. 20 (1851), p. 250-280, 300-340 et 363-422, en particulier p. 300. Pour l'édit « invitant » les résidents chinois de la ville intérieure à s'installer dans la ville extérieure, cf. *Baqi tongzhi* 八旗通志 (Monographie générale des Huit bannières), préface 1738, j. 23, p. 8b-9b. Le texte prévoyait une indemnisation de quatre taels par pièce d'habitation.

Qing, ses quelque 260 membres, Chinois pour la plupart, allaient constituer ce qu'on pourrait qualifier de versant chinois du dispositif d'administration de la capitale, responsable de la partie chinoise de l'espace urbain³⁹. C'est principalement à ce niveau qu'intervenaient aussi la préfecture de Shuntian 順天府 et les deux sous-préfectures métropolitaines de Daxing 大興縣 et de Wanping 宛平縣, dont les activités furent toutefois longtemps limitées aux affaires de justice civile entre Chinois, à la régulation des activités économiques locales et aux questions d'assistance publique⁴⁰.

Organisme numériquement le plus important du dispositif, la gendarmerie a figuré comme l'acteur principal de la scène administrative locale jusqu'au milieu du XIX^e siècle. D'une façon somme toute naturelle pour une dynastie de conquête, les Qing ont choisi de confier l'essentiel du contrôle et de la gestion de leur capitale à une institution recrutant au sein de la population coalisée, principal soutien du régime. Cette décision signale l'approche particulière de la ville adoptée par les gouvernants mandchous, déjà suggérée par les mesures de séparation des populations chinoise et coalisée au sein de l'espace urbain. Cette ségrégation, appliquée sous une forme ou une autre dans l'ensemble des grandes métropoles du pays où les Mandchous installèrent des garnisons des bannières, s'inscrit en effet dans le cadre plus vaste de la politique systématique de soutien à la population des bannières mise en œuvre par le gouvernement dans le but

³⁹ À partir de 1723 et jusqu'en 1905, chaque arrondissement de la ville extérieure fut dirigé par deux censeurs, l'un Chinois et l'autre Mandchou. Dans leurs juridictions, ces hommes étaient assistés par une force de maréchaussée (*bingmasi* 兵馬司). Dans chacun des arrondissements elle se composait d'un prévôt (*zheng zhihui* 正指揮), d'un prévôt en second (*fu zhihui* 副指揮), d'un chef de patrouille (*limu* 吏目), souvent regroupés sous l'appellation *sifangguan* (司坊官), et d'un corps d'une cinquantaine d'agents (*buyi* 捕役).

⁴⁰ Pour une description détaillée des divers organismes prenant part au gouvernement de Pékin sous les Qing, cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, chap. 5, p. 145-154.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

d'en préserver la spécificité et surtout le statut, et d'en limiter le niveau d'acculturation ⁴¹. Moins connu que d'autres composantes de cette politique, le mode préférentiel d'administration de Pékin à l'époque s'y rattache. La manière dont fut administré le réseau local de voirie en fournit une bonne illustration ⁴².

L'administration des rues de la ville

Le choix d'offrir aux familles dépendant des bannières de s'installer dans la ville intérieure ne relève évidemment pas du hasard. Cette partie de la ville, objet d'une véritable planification, était en effet la mieux pourvue en infrastructures de voirie. Mais l'essentiel n'est pas là. Dans ce domaine, c'est avant tout par le biais du financement que les conquérants ont affiché leurs préférences. Pour bien cerner les dimensions de la question, arrêtons-nous d'abord quelques instants sur le dispositif institutionnel responsable de l'entretien du réseau.

Première remarque : pour l'essentiel, il était lui aussi divisé selon la ligne de partage séparant la ville intérieure de la ville extérieure. Dans la première, la responsabilité de l'organisation et du suivi des travaux d'entretien et de réfection des rues et des égouts relevait réglementairement de la gendarmerie. Chacune des huit grandes subdivisions de la ville intérieure – une pour chacune des Huit bannières – comptait un bureau dit du ministère des Travaux publics (Gongbu ting 工部廳), dont les responsabilités englobaient certainement ces questions ⁴³. Le mutisme des sources ne

⁴¹ Sur ces questions, voir notamment M. Elliott, *The Manchu Way*.

⁴² Pour un traitement systématique de la question, cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, chap. 5.

⁴³ Dans les faits, la ville intérieure était divisée en 24 circonscriptions, une pour chaque bannière « ethnique ». C'est à ce niveau qu'étaient répartis les hommes relevant de la gendarmerie, sous la direction d'un commandant (*xiewei* 協尉) par circonscription, choisi parmi les officiers de la bannière ethnique en question. Dans l'unique source qui

permet toutefois pas d'en dire plus. Parmi ses bureaux annexes, la gendarmerie comptait par ailleurs un office de réfection des rues (Bandao chu 辦道處 ou Tudao zhinian chu 土道值年處) où étaient affectés une cinquantaine de soldats, responsables de l'entretien au quotidien des rues en terre de la ville intérieure⁴⁴. C'est probablement à eux que pense Thomas Wade lorsqu'il écrit :

They have it in constant charge, to prevent the roads and the streets from being broken up, and to preserve a highway for light carriages in the middle, and another for heavy carts at the sides.⁴⁵

Les portions de rues dallées situées aux abords des portes étaient contrôlées par les troupes de la gendarmerie ; leur réfection impliquant du matériel spécifique et des dépenses conséquentes, les travaux étaient cependant confiés aux services du ministère des Travaux publics. Cela valait également pour les rues menant aux portes de la ville extérieure et pour les routes dallées débutant aux portes Chaoyang et Xizhi et se prolongeant en dehors des murs. En revanche, les routes en terre aboutissant à l'extérieur des portes Desheng, Anding, Dongzhi et Fucheng d'une part, Zuoan, Yongding et Youan de l'autre, furent longtemps entretenues par les habitants des villages des environs, sous la supervision des autorités locales⁴⁶.

les mentionne, les huit bureaux locaux du ministère des Travaux publics figurent sous la juridiction des commandants de gendarmerie mandchous. Le manque d'information ne permet pas de déterminer si, de ce fait, ces bureaux limitaient leurs activités aux circonscriptions des bannières mandchoues ou s'ils intervenaient également dans celles des bannières mongoles et chinoises. Cf. *Jinwu shili* 金吾事例 (Règles de fonctionnement de la gendarmerie, ci-après *JWSL*), préface 1851, fasc. 7, p. 37a-42a.

⁴⁴ *Ibid.*, fasc. 3, p. 2b, et fasc. 4, p. 49a.

⁴⁵ Cf. "The army of the Chinese empire...", p. 305.

⁴⁶ Cf. *JWSL*, fasc. 4, p. 9a-10a et 49ab.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

La propreté des rues et des ruelles de la ville intérieure relevait également des responsabilités de la gendarmerie, mais les sources ne sont pas explicites au sujet des mesures effectivement appliquées. On sait par exemple que le dépôt de débris ménagers et d'excréments sur les voies publiques y était interdit, de même que l'établissement de terrains d'épandage (*fenchang* 糞場)⁴⁷. Ceux-ci, utilisés en particulier pour le séchage des déjections animales et humaines, devaient être implantés à l'extérieur de l'enceinte. On sait en outre que deux groupes d'une centaine de soldats de la gendarmerie étaient chargés chaque jour d'asperger d'eau les rues de la ville intérieure afin de limiter les désagréments liés à la poussière. Et s'il est bien connu qu'il revenait aux chiffonniers et aux éboueurs professionnels de collecter auprès des résidents ordures et excréments, on ne peut que supposer que la gendarmerie aura cherché à en réglementer les activités⁴⁸.

Dans la ville extérieure, les questions de voirie relevaient statutairement d'un organisme *ad hoc* appelé bureau des rues (*Jiedao ting* 街道廳). Attesté depuis le début de la dynastie, il dépendait, à l'origine, du ministère des Travaux publics, qui dépêchait à sa tête deux fonctionnaires chaque

⁴⁷ *Ibid.*, fasc. 9, p. 25a.

⁴⁸ Les informations au sujet de ces professions ingrates et peu appréciées sont extrêmement rares avant le XX^e siècle. Mentionnons simplement que le *Beijing shizhi gao* 北京市志稿 (Projet de monographie de la ville de Pékin, ci-après *BJSZG*), ouvrage compilé au cours des années 1938 et 1939 par 18 rédacteurs parmi lesquels Xia Renhu 夏仁虎 (1874-1963) et Wu Tingxie 吳廷燮 (1863-1947), indique que dans les années 1910 et 1920, la ville comptait encore près de 9 000 éboueurs professionnels, auxquels s'ajoutaient quelques centaines de chiffonniers. Cf. Wu Tingxie *et al.* (comp.), *BJSZG*, 157 *juan*, 15 vol., Pékin : Beijing Yanshan chubanshe, 1998 (1^{re} édition complète), vol. 3, p. 535.

année, l'un Mandchou et l'autre Chinois⁴⁹. C'est aussi parmi son personnel qu'étaient choisis les employés ordinaires du bureau. À compter du dernier tiers du XVIII^e siècle, sa direction annuelle fut confiée à quatre fonctionnaires, désignés par le souverain. Parmi eux se trouvaient deux censeurs – un Mandchou et un Chinois –, un membre du personnel administratif de la gendarmerie et un représentant des services du ministère des Travaux publics. La supervision générale de ses activités et de son fonctionnement demeura toutefois du ressort du ministère⁵⁰.

Avec leurs collègues de la gendarmerie et du ministère des Travaux publics et secondés par le personnel de la maréchaussée de chaque arrondissement, les censeurs du bureau des rues étaient responsables du contrôle quotidien de l'état des rues de la ville extérieure. Toutefois, contrairement à la situation qui prévalait dans la ville intérieure, ni le bureau des rues ni la maréchaussée ne semblent avoir disposé d'équipes de travail chargées de remettre en état les sections endommagées des voies de communication. Lorsque des réparations d'envergure s'avéraient nécessaires, le projet faisait l'objet d'un mémoire adressé aux plus hautes instances du gouvernement par les responsables du bureau et n'était effectivement engagé qu'une fois obtenu le soutien financier du pouvoir central. Quant à l'entretien et au nettoyage au jour le jour, ils relevaient réglementairement des habitants. Les textes prévoyaient en effet que les résidents et les commerçants d'une même rue ou d'une même ruelle réparent et aplanissent la portion de voie publique située devant leur porte, et qu'ils en déblaient les boues et les détritrus. En théorie, cette règle ne souffrait que de rares exceptions : les individus physiquement affaiblis et les personnes véritablement démunies en étaient exemptés, de même que les femmes seules avec des enfants à

⁴⁹ Cf. (*Qinding*) *Taigui* (欽定) 臺規 (Compendium de règles administratives du Censurat, ci-après *Taigui*), préface 1892, 42 *juan*, reprod. Pékin : Quanguo tushuguan wenxian suowei fuzhi zhongxin, 1989, j. 28, p. 5b-6a.

⁵⁰ Cf. *JWSL*, fasc. 2, p. 10a.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

charge. Dans de telles circonstances, les soldats affectés aux postes de garde les plus proches étaient tenus d'effectuer les travaux ; le personnel des forces de sûreté se chargeait aussi des portions de rues situées devant des habitations inoccupées et des secteurs inhabités de la ville extérieure. *A priori*, le statut social n'avait pas d'incidence sur l'obligation individuelle de participer à l'entretien des rues : comme tout un chacun en effet, les fonctionnaires et les riches marchands y étaient également astreints. La réglementation précise de plus que les travaux devaient être coordonnés par les chefs d'îlots (*putou* 鋪頭) – du nom des plus petites subdivisions territoriales que comptaient les arrondissements – et qu'ils devaient être effectués dès que nécessaire, en particulier après des chutes de pluie ou de neige ⁵¹.

L'administration des égouts

Comme celle des rues, la gestion des égouts était répartie entre les autorités locales. La gendarmerie s'en chargeait dans la ville intérieure, le bureau des rues et les cinq arrondissements dans la ville extérieure ⁵². En 1752, le besoin d'une coordination unifiée conduisit l'empereur Qianlong à créer une nouvelle instance de tutelle, l'office des canaux et égouts (*Hedao gou-qu chu* 河道溝渠處). Cet organisme était spécialement chargé de l'organisation et de la supervision de la campagne annuelle de curage et de réparation de l'ensemble des infrastructures hydrauliques de Pékin et de ses environs ⁵³. À sa tête, l'empereur déléguait chaque année quatre hauts fonctionnaires, l'un provenant de la présidence du ministère des Travaux

⁵¹ Pour toutes ces informations, cf. *Taigui*, j. 28, p. 10b-11b et 17b-18b.

⁵² Pendant les premières décennies de la dynastie, la tâche avait d'abord été entièrement du ressort du bureau des rues, avant d'être confiée à la seule gendarmerie pendant quelques décennies à partir du début du XVIII^e siècle.

⁵³ Sa juridiction incluait aussi les parcs impériaux des faubourgs.

publics, un autre de la gendarmerie, et les deux derniers de l'administration de la Maison impériale (Neiwufu 內務府)⁵⁴. Chacune de ces instances y déléguait encore quatre ou cinq fonctionnaires pour assurer les tâches administratives de routine⁵⁵.

Réglementairement, la campagne de curage des canaux et égouts avait lieu chaque année entre le début du deuxième mois lunaire et la fin du troisième. La date exacte du début des travaux était arrêtée par le bureau d'astronomie, sur demande du ministère des Travaux publics⁵⁶. À partir du jour fixé et sur une période de deux mois, tous les égouts de la ville étaient ouverts les uns après les autres et débarrassés des boues, de la terre et des déchets qui s'y étaient déposés au cours de l'année écoulée. Ceux-ci étaient transportés hors les murs par charrette ou utilisés pour combler les portions de rues ravinées⁵⁷. Pendant les travaux, les fonctionnaires de l'office, assistés des autorités locales, en surveillaient l'exécution ; à la fin de la campagne, les hauts fonctionnaires se répartissaient l'ensemble des sites et les inspectaient, accompagnés chacun d'une dizaine de subordonnés. Dans les faits, cette inspection se tenait en général vers la fin du 4^e mois lunaire, un délai d'un mois étant systématiquement accordé pour permettre l'achèvement des travaux. En pratique, le versement des salaires des ouvriers marquait la fin de la campagne. En général il se déroulait au cours du 5^e mois, lorsque 90 % des sommes dues étaient versées à chacun. Les

⁵⁴ Le premier était détaché du directorat des parcs et terrains de chasse impériaux (Fengchenyuan 奉宸院) et le second de la direction du parc Qingyi.

⁵⁵ Cf. *JWSL*, fasc. 8, p. 10a.

⁵⁶ *Ibid.* La demande était adressée au bureau d'astronomie à la fin du premier mois lunaire. La tâche de ce dernier consistait à déterminer un jour faste pour entreprendre les travaux.

⁵⁷ Cf. *Taigui*, j. 28, p. 2b-3b ; *Jianshe zongshu* (éd.), *op. cit.*, p. 26.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

10 % restants n'étaient payés qu'entre le 7^e et le 8^e mois, après confirmation de la qualité du travail effectué ⁵⁸.

Outre l'entretien de routine, cette campagne pouvait aussi être l'occasion de lancer des réfections de plus grande envergure, généralement décidées à l'automne de l'année précédente, c'est-à-dire après la saison des pluies, lors de l'inspection réglementaire des ouvrages hydrauliques qu'effectuaient chaque année à cette époque les responsables de l'office. Pour chaque problème relevé, ils devaient rédiger un rapport comprenant un devis et la marche à suivre pour effectuer les réparations (*zuofa* 做法). Le ministère des Travaux publics prenait en charge les dépenses sur ses propres fonds à hauteur de 200 taels de frais de matériel et 50 ligatures de coût de main d'œuvre. Au-delà de cette limite, l'office était tenu d'adresser un mémoire au souverain pour obtenir un financement du gouvernement central ⁵⁹. La durée effective de tels travaux pouvait bien entendu dépasser la limite réglementaire de la campagne ; selon les circonstances, ils pouvaient être étalés sur une, voire plusieurs années.

Le curage des égouts était une opération familière pour la population locale. Nombre de dictons s'y rapportent, certains reliant la campagne de printemps à la session triennale du doctorat qui avait lieu à la même époque. En voici un exemple :

Lorsqu'on ouvre les égouts puants arrivent les bacheliers
Et lorsqu'on les referme apparaît le *zhuangyuan*.

La puanteur qui envahissait alors la ville a été maintes fois rapportée, certains allant jusqu'à déconseiller toute visite au début du printemps. Parmi

⁵⁸ Cf. *JWSL*, fasc. 8, p. 10b-11a. La procédure de versement des salaires décrite ici concerne la ville intérieure. Il n'est pas certain qu'elle ait été identique dans la ville extérieure.

⁵⁹ Cf. *Jianshe zongshu* (éd.), *op. cit.*, p. 12-13.

les autres désagréments mentionnés figurent les entraves au trafic ⁶⁰. Au cours du XIX^e siècle, de nombreux étrangers de passage ou résidents de longue durée ont relevé ces inconvénients. Egor Timkovski, rattaché à la mission orthodoxe russe à Pékin durant les années 1820, décrit ainsi la situation :

All the filth which had been collected [in the drains] during the year is piled up in the streets, and fills the air with noxious exhalations. The inhabitants wear over their garments, during this time, perfumed rosaries which hang down to the breast, and are chiefly made of musk, of which the Chinese are very fond. ⁶¹

Au-delà des désagréments, ces témoignages confirment la tenue régulière de la campagne de curage pendant la première partie du XIX^e siècle ; reste à comprendre comment les travaux étaient effectivement réalisés.

L'entretien des égouts

Sous les Qing, les égouts et les canaux de toute la ville étaient gérés selon deux régimes différents. Le premier regroupait les ouvrages « publics » (*guangou* 官溝), et le second ceux qui étaient considérés comme relevant « de la population » (*mingou* 民溝). L'entretien des canaux et des égouts

⁶⁰ Pour le dicton, cf. *ibid.*, p. 26. Voir aussi p. 23, note 4, pour un autre exemple.

⁶¹ Cf. A. Dray-Novey, "Policing imperial Peking...", chap. 2C, p. 8. L'auteur anonyme du *Yanjing zaji* 燕京雜記 (Notes diverses sur Pékin), ouvrage remontant probablement à la seconde moitié du XIX^e siècle, indique qu'à partir du deuxième mois lunaire et jusqu'à la fin des travaux de curage, les Pékinois suspendaient effectivement à leurs vêtements des herbes odoriférantes pour éviter de sentir les mauvaises odeurs (*Jingshi er yue tao gou, daolu bu tong chema, chouqi si da, ren duo pei dahuang cangshu yi bi zhi* 京師二月掏溝, 道路不通車馬, 臭氣四達, 人多佩大黃蒼樹以避之). Cf. *Guangye shushè* (éd.), *Beijing lishi fengtu congshu* 北京歷史風土叢書, 2 vol., Taipei : Jinxue shuju, 1969, vol. 1, p. 9b.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

publics était financé par des fonds officiels, alors que le curage et la réfection des autres incombaient aux habitants. La première référence à ces catégories date de 1769, mais la séparation existait déjà quelques décennies auparavant. Les sources n'offrent rien d'explicite avant la fin du règne de Kangxi (r. 1662-1722). En 1727, soit cinq ans après son accession au trône, l'empereur Yongzheng ordonna que des ouvriers soient engagés chaque année pour effectuer le curage des égouts et des canaux de toute la ville, leurs rémunérations devant être prélevées sur les fonds du ministère des Travaux publics. Dans cette configuration, la totalité du réseau relevait du domaine public. Mais à peine deux ans plus tard, l'empereur revint sur cette décision. À partir de 1729 en effet, seuls les égouts et les canaux de la ville intérieure jouirent encore de ce statut, ceux de la ville extérieure devant être entretenus par la population ⁶².

La documentation ultérieure montre qu'en réalité la situation n'était pas aussi tranchée. Sous Qianlong, les ouvrages les plus importants de la ville extérieure – les douves ou les égouts collecteurs, par exemple – relevaient encore de la catégorie des ouvrages publics. Par ailleurs, à partir de 1766, des fonds gouvernementaux furent également destinés à l'entretien d'un nombre non précisé d'égouts des rues principales de cette même partie de la ville. Le détail du montant n'est pas connu pour l'époque ⁶³, mais on sait que dans les années 1820, le gouvernement n'alloua pas moins de 30 000 taels chaque année pour couvrir les frais d'entretien des ouvrages publics des deux parties de Pékin ⁶⁴. En revanche, les égouts situés dans les ruelles résidentielles de la ville extérieure demeuraient explicitement du ressort des habitants, d'où le recours à une nomenclature permettant de les distinguer des infrastructures prises en charge par les autorités. La situation

⁶² Cf. Jianshe zongshu (éd.), *op. cit.*, p. 15-16.

⁶³ Cf. *Taigui*, j. 28, p. 6ab et 8b. Voir aussi Jianshe zongshu (éd.), *op. cit.*, p. 15.

⁶⁴ Cf. *Taigui*, j. 28, p. 15b-16a.

rappelle celle qui prévalait pour la réfection des rues, toujours dans la ville extérieure.

Les ouvriers (*goufu* 溝夫) qui effectuaient les travaux dans la ville intérieure étaient probablement liés à des entreprises locales de construction qui s'étaient vues adjudiquer par les autorités l'entretien d'une ou plusieurs sections d'égouts. La rareté des informations ne permet pas d'être beaucoup plus explicite à ce propos⁶⁵. Dans son édit de 1727, l'empereur Yongzheng avait fixé à 60 sapèques par jour la rémunération des ouvriers, mais aucune indication ne permet d'apprécier son évolution ultérieure⁶⁶. Les opérations de nettoyage des égouts à ciel ouvert et des canaux ne devaient pas poser de problème particulier. Toutefois, il est possible qu'on ait dû faire appel à des enfants pour le curage des égouts enterrés, en raison de la taille restreinte de leur section interne⁶⁷. Enfin, les dépenses incluaient aussi les sommes versées aux charretiers qui assuraient le transport des boues à l'extérieur des murs⁶⁸.

⁶⁵ Cf. Jianshe zongshu (éd.), *op. cit.*, p. 26. Le texte laisse entendre que des entreprises prenaient en charge le travail, mais ne le dit pas explicitement.

⁶⁶ Il est possible que des soldats des bannières aient participé aux travaux. Le salaire fixé correspond en effet à celui que touchait réglementairement tout homme de la division d'infanterie (*bujun ying* 步軍營) prenant part à un chantier de travaux publics. Cf. Jianshe zongshu (éd.), *op. cit.*, p. 16.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 28. Dans bien des cas toutefois, seuls les abords des bouches étaient effectivement curés. La procédure d'inspection, qui voulait que l'un des ouvriers pénètre dans l'égout par une bouche et en ressorte par la suivante pour démontrer que le curage avait été entièrement fait, semble avoir été fréquemment contournée, avec l'accord tacite ou intéressé des inspecteurs. Cf. *ibid.*, p. 26, qui rapporte un stratagème utilisé dans ces cas-là : si un ouvrier pénétrait bel et bien dans l'égout, ce n'était pas le même qui ressortait un peu plus tard à l'autre extrémité de la section inspectée.

⁶⁸ Les charretiers étaient nombreux à Pékin, en raison des besoins suscités par l'acheminement du tribut jusqu'aux greniers et des versements réglementaires jusqu'à leurs destinataires. Les sommes qu'ils percevaient ne sont pas précisées, mais nous

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

Pour la ville extérieure, les données sont moins explicites encore. Dans le cas des ouvrages publics, la situation devait être à peu près similaire à celle de la ville intérieure. On relève cependant que le salaire journalier des hommes qui travaillaient à leur entretien s'élevait à 80 sapèques et non 60, toujours d'après l'édit de Yongzheng de 1727⁶⁹. Là non plus, rien n'indique qu'il ait été modifié par la suite. Pour les égouts pris en charge par la population, aucune information réglementaire précise n'existe, mis à part qu'ils devaient eux aussi être curés au cours de la campagne de printemps.

Comme le montre ce qui précède, la ville intérieure, déjà mieux lotie que la ville extérieure en termes d'infrastructures de voirie, jouissait aussi d'un avantage considérable du point de vue de leur administration ordinaire : l'État en assurait entièrement le financement, alors que dans la ville extérieure il laissait une part significative de cette charge aux résidents, soulignant ainsi la différence de traitement entre la part coalisée de la population locale et le reste des habitants, majoritairement chinois. Si les textes indiquent explicitement que l'entretien d'une part importante des infrastructures de voirie dans la ville extérieure incombait directement à la population, celle-ci en assumait en réalité surtout le coût. Au XIX^e siècle, et probablement avant déjà, un dispositif de taxation locale permettait en effet aux autorités compétentes de réunir auprès des foyers et des commerçants des rues et des ruelles concernées les fonds nécessaires aux travaux, sommes qui servaient ensuite à payer les entreprises de construction mandatées pour les effectuer, aussi bien pour les égouts que pour les rues. Cette forme d'imposition locale, appliquée dans la ville extérieure uniquement,

savons qu'elles étaient similaires à celles versées aux transporteurs de charbon lorsqu'ils repartaient à vide (*huikong* 回空). Cf. *Taigui*, j. 28, p. 3b.

⁶⁹ Leur rémunération suivait cette fois celle qui était versée aux employés chargés de l'entretien des ouvrages hydrauliques relevant de la Direction des parcs et jardins impériaux. Cf. *Jianshe zongshu* (éd.), *op. cit.*, p. 16.

était désignée par le terme *juanzi* 捐資, qui la rapproche d'une sorte de contribution volontaire. Malheureusement, les informations à propos de ce dispositif sont rares, limitant sérieusement les possibilités d'en décrire le fonctionnement. On sait simplement qu'ici aussi le rôle des chefs d'îlots semble avoir été important. Peut-être se chargeaient-ils de la perception des contributions ? Ils prenaient en tout cas une part active à l'organisation des travaux en servant probablement d'intermédiaires entre les entreprises de construction ou les ouvriers indépendants et les pouvoirs publics ⁷⁰.

Quoi qu'il en soit, le point essentiel demeure la différence significative de traitement instaurée par les autorités à l'époque entre une partie et l'autre de la ville, reflet des préférences ethniques du régime.

⁷⁰ Je n'ai trouvé qu'un seul document remontant au XIX^e siècle (1829 en l'occurrence) qui mentionne explicitement cette répartition du coût de l'entretien des infrastructures de voirie sur la population de la ville extérieure. La formulation laisse entendre que la pratique n'était pas nouvelle. Cf. *Taigui*, j. 28, p. 17b-18b. On notera par ailleurs que les commerces dans Pékin étaient soumis à une forme de taxe professionnelle annuelle, dont le montant variait selon le volume d'affaires. Les sommes étaient versées auprès de la préfecture de Shuntian et des sous-préfectures de Daxing ou de Wanping. Au début du XX^e siècle, les montants perçus allaient de quelques dizaines à quelques centaines de taels. On ne sait malheureusement rien de l'allocation ultérieure de ces fonds. À ce propos, cf. *BJSZG*, vol. 3, p. 280 et Hattori Unokichi (éd.), *Pekin shi* 北京志 (Monographie de Pékin), 1^{re} édition Tokyo : Hakubunkan, 1908, traduction chinoise par Zhang Zongping et Lü Yonghe, *Qingmo Beijing zhi ziliao* 清末北京志資料 (Matériaux de la Monographie de Pékin de la fin des Qing), Pékin : Beijing Yanshan chubanshe, 1994, p. 323-324. Sur ces aspects de taxation locale, cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, p. 191-192.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

c) La qualité des infrastructures et son évolution jusqu'à la fin du XIX^e siècle

À ce stade de l'exposé, il est possible d'aborder la question du jugement porté sur ces infrastructures par les habitants de Pékin et de son évolution au cours du temps. On tentera ensuite de lier cette évolution à celle du contexte historique local, en particulier en termes d'administration de la ville.

La multiplication des opinions négatives après le milieu du XIX^e siècle

La grandeur, la majesté et la beauté du Pékin des Ming et des Qing furent maintes fois décrites dans la littérature de voyage, aussi bien chinoise qu'étrangère, entre le XV^e siècle et le milieu du XIX^e siècle⁷¹, mais à l'instar des autres grandes métropoles d'Ancien Régime à travers le monde, rares sont les descriptions d'époque enthousiastes à propos du réseau de voirie de la capitale chinoise. Dans les premières années du XVII^e siècle par exemple, Xie Zhaozhi 謝肇淛 (1567-1624) décrit Pékin comme une ville sale, dont les rues sont couvertes de déchets⁷². Aux côtés de la saleté, et hormis la foule qui s'y pressait quotidiennement, la boue et la poussière sont les deux principaux *leitmotiv* de l'expérience de la rue pékinoise jusqu'à la fin du XIX^e siècle⁷³. On est frappé pourtant, à la lecture de

⁷¹ À ce propos, cf. S. Naquin, *Peking*, en particulier chap. 8 et 13.

⁷² Cf. Angela Leung, « Hygiène et santé publique dans la Chine pré-moderne », in Patrice Bourdelais (éd.), *Les Hygiénistes : enjeux, modèles et pratiques (XVIII^e-XX^e siècle)*, Paris : Belin, 2001, p. 361-362, où l'auteur cite un passage du *Wu zazu* 五雜俎 (Cinq propos choisis) de Xie Zhaozhi.

⁷³ Voir par exemple ce qu'en dit Matteo Ricci dans son *Histoire de l'expédition chrétienne au royaume de la Chine*, traduit et édité par Nicolas Trigault. Cf. Ninette Boothroyd et Muriel Détrie, *Le voyage en Chine. Anthologie des voyageurs occidentaux du*

ce type de sources, du peu de commentaires sur ce sujet avant le milieu du XIX^e siècle. Par contraste, les notations abondent pour critiquer vertement l'état des infrastructures de voirie de la capitale chinoise après cette date. Les Occidentaux résidant sur place ou simplement de passage s'en sont fait maintes fois l'écho, tel Georges Morache, qui, au début des années 1860, évoque « plusieurs rues tellement défoncées que les portes des maisons s'élèvent à un mètre et demi au-dessus de la voie, et alors, à la suite des grandes pluies, ce sont des lacs qui forcent voitures et piétons à faire un grand détour pour trouver un chemin praticable ». ⁷⁴

Vers la fin du siècle, le commandant de Pimodan décrit une situation largement similaire de façon pittoresque :

Pékin est régulièrement percé de voies spacieuses, entre lesquelles circulent des rues moins importantes et des ruelles. Par un phénomène singulier dont le service de la voirie urbaine, si tant est qu'il existe, pourrait seul donner l'explication, le milieu de la chaussée, dans les grandes voies passantes, n'est jamais au niveau des maisons riveraines. Tantôt on dirait un fossé et tantôt une digue. En outre, les ornières sont insondables, les fondrières abondent, et quand on ne patauge pas au milieu de la boue, on est aveuglé par la poussière. Dans ces conditions, la promenade en charrette bâchée et non suspendue équivaut au supplice de l'estrapade. En *sibérienne*, on est secoué moins durement, mais on court le danger d'être projeté à terre par un cahot imprévu. Ne croyez pas à une plaisanterie ; je parle d'expérience. J'échappai cependant à la chute, grâce à un puissant rétablissement secondé par un vigoureux effort de mon voisin, qui, plus habitué que moi aux dangereuses pérégrinations pékinoises et voyant le péril, me saisit par la jambe tandis que ma tête décrivait une parabole dont le sol du chemin menaçait de marquer le terme. ⁷⁵

Moyen Âge à la chute de l'empire chinois, Paris : Robert Laffont, 1992, p. 124. Pour d'autres exemples, voir L. Gabbiani, *op. cit.*, p. 40-43.

⁷⁴ Cf. G. Morache, *Pékin et ses habitants*, p. 22-23.

⁷⁵ Cf. N. Boothroyd et M. Détrie, *op. cit.*, p. 1178. L'extrait est tiré de l'ouvrage du même commandant de Pimodan, *Promenades en Extrême-Orient (1895-1898)*, Paris :

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

Le réseau d'égouts n'est pas épargné lui non plus. Au début des années 1870, le docteur John Dudgeon, alors responsable de l'hôpital pékinois créé en 1861 par la London Missionary Society et correspondant médical pour Pékin du service des Douanes maritimes impériales, le dépeint comme suit :

In regard to drains [...], Peking stands unrivalled among the cities of the world. Their age, extent, former admirable adaptation and present ruinous conditions are all alike striking. The Peking system of drainage was once perfect. All the main streets have two large sewers, one on each side, built of massive brick and covered with granite slabs or blocks. They are about 5 feet high and 3 feet wide, with branches to all the lanes. The water from the drains empties itself into the moat, and thence flows into the Peiho [Beihe]. This was the former and normal condition. At present the drains are in utter ruins, standing generally high above the level of the streets, and where they are still under the surface they have become completely blocked up with dirt. In the spring of each year they ought, by law, to be thoroughly cleared out, but instead of this, they are opened only here and there, particularly in the neighbourhood of the police stations, and a few feet of earth are dug out each way. They remain so for a month or two, rendering pedestrianism, at night especially, very dangerous. No one of course dare venture into an unknown, or even a familiar quarter, without a lantern. A superficial inspection follows, the open mouths are closed, and this process is yearly repeated, the channels still remaining impervious. Those that are free in parts of their course are sure after heavy rains to open somewhere into the streets, deluging them with sewage water which forms ponds of putrid mud and filth ; the remainder flows on, to enter the drain at a distant point and there to repeat the above act, until after several similar evolutions it finds itself in a canal or in the city moat. By-and-by the mud dries and is used for repairing the roads. In windy weather it is blown about everywhere and proves very offensive. The

Champion, 1900. D'après le *Petit Robert*, le supplice de l'estrapade consistait à faire tomber le condamné au bout d'une corde, soit dans l'eau, soit à quelques pieds du sol. Je n'ai pas pu identifier clairement ce que recouvre le terme de *sibérienne*.

blocked up drains are obviously the best, because the safest and the least hurtful.⁷⁶

On pourrait multiplier les exemples, mais à l'évidence l'objectivité du regard de ces hommes venus d'un Occident alors en plein essor colonial en même temps qu'engagé dans une refonte en profondeur de ses villes les plus importantes selon les principes hygiénistes et les techniques d'une ingénierie urbaine en plein essor, est difficile à garantir⁷⁷. Ils n'étaient pourtant pas les seuls à s'exprimer en ces termes. Dès les années 1860 et jusqu'à la fin du siècle, des voix chinoises s'élevèrent pour dénoncer la situation. Parmi ces voix se trouvaient celles d'administrateurs locaux, tels les censeurs Xia Xianxing 夏獻馨 ou Zaicai 載彩 qui, le premier en 1865 et le second au début des années 1880, critiquèrent vivement l'état des infrastructures urbaines de la capitale et soulignèrent l'incurie totale qui régnait sur place dans le domaine des services publics (*gongwu feishi* 公務廢弛)⁷⁸. On trouve aussi des prises de position d'individus qui al-

⁷⁶ Cf. J. Dudgeon, "Report on the physical conditions of Peking and the habits of the Pekingese as bearing upon health", *Customs Gazette*, special series number 2, *Medical Reports*, n° 2, Shanghai : Customs Press, 1871, p. 73-82, et p. 75-76 pour la citation.

⁷⁷ À la suite du passage cité plus haut dans le texte, Georges Morache affirme ainsi : « Lorsqu'on est habitué à nos belles routes d'Europe, à nos splendides avenues du nouveau Paris, on ne saurait se figurer à quel point l'absence d'un service de ponts-et-chaussées peut réduire les voies de communication, et l'on se prend à désirer que certains Parisiens pussent être transportés pour quelques heures à Pékin ; ils en reviendraient à tout jamais reconnaissant envers nos édiles. » Cf. G. Morache, *op. cit.*, p. 22. La modernisation des villes européennes à partir du deuxième tiers du XIX^e siècle a donné lieu à une très vaste littérature. On pourra par exemple se référer à l'étude de Sabine Barles, *La ville délétère. Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIII^e-XIX^e siècles*, Seyssel : Éditions Champ Vallon, 1999.

⁷⁸ Cf. *Taigui*, j. 19, p. 20ab et j. 23, p. 41a-42a. Je n'ai trouvé aucune information biographique les concernant.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

laient s'affirmer comme d'importantes personnalités dans les sphères intellectuelles et politiques de la Chine au tournant du XX^e siècle : ainsi Kang Youwei 康有爲 et Wen Tingshi 文廷式 (*juren* 1882, *jinshi* 1890) qui, respectivement en 1895 et en 1896, réclamèrent une intervention des pouvoirs publics pour remédier à la situation ⁷⁹.

Notons de plus que les conditions déplorables du réseau de voirie de Pékin dans les dernières années du XIX^e siècle étaient bien connues au-delà même de ses murs, comme en témoignent divers articles parus au début des années 1890 dans le *Shenbao* 申報, l'un des premiers organes de la presse chinoise moderne, publié à Shanghai depuis 1872. Dans l'édition du 4 novembre 1893, par exemple, les rues de la capitale furent présentées comme l'objet des sarcasmes incessants de la communauté des résidents étrangers. Au milieu du mois d'août 1895, leur état de délabrement fut à nouveau stigmatisé et comparé à celui des digues du fleuve Jaune. Entre ces deux dates, la rédaction n'hésita pas à publier un texte de son correspondant à Pékin relatant le drame, survenu au cours du printemps 1894, d'un enfant écrasé sur le bas-côté d'une rue par une charrette de transport de marchandises qui s'était renversée sur lui du fait de l'état de la chaussée ⁸⁰.

Nous reviendrons dans la seconde partie de cet article sur l'incidence qu'ont pu avoir ces textes du *Shenbao* à l'époque, aussi bien à Pékin que dans le reste du pays. Signalons seulement qu'on en trouve un autre écho – particulièrement saisissant – dans le corpus de clichés photographiques da-

⁷⁹ Cf. Richard Belsky, "Urban space, native-place and the Hundred days : how Beijing shaped and was shaped by the 1895-1898 reforms", contribution non publiée, présentée au Modern China seminar, Columbia University, décembre 2000. Voir p. 13 pour les deux requêtes en question. Je remercie Pierre-Étienne Will de m'avoir transmis une copie de ce texte. Mentionnons qu'en l'occurrence, et Kang Youwei et Wen Tingshi limitèrent leurs revendications au cas de la ville extérieure.

⁸⁰ Pour ces trois articles, cf. *Shenbao*, 4 novembre 1893, 14 août 1895 et 19 mai 1894.

tant de ces années (illustration 1)⁸¹. La question qui se pose à présent est de savoir comment interpréter cette multiplication d'opinions négatives à partir du milieu du XIX^e siècle.

Les raisons du déclin

Un des éléments à considérer est l'élévation du seuil de sensibilité au sein de la population, en particulier parmi les élites locales, vis-à-vis des conditions de vie dans la capitale. Deux facteurs surtout paraissent y avoir contribué. Le premier est la présence étrangère dans la ville, à la suite de la signature des conventions de Pékin en 1860 qui ouvrit les portes de la capitale impériale aux ressortissants des pays étrangers. Qu'il s'agît de médecins militaires, de médecins civils rattachés à l'une ou l'autre mission de christianisation ou simplement de diplomates, ces hommes se firent les vecteurs de la diffusion progressive des avancées les plus récentes de la science médicale et des techniques d'ingénierie urbaine en Europe, notamment par l'application de celles-ci dans le quartier des légations et par les contacts qu'ils surent nouer avec diverses personnalités locales. Dans les dernières décennies du siècle, ce mouvement prit une dimension nouvelle avec l'affirmation sur la scène locale de l'exemple du Japon de la restauration Meiji. Parallèlement, la présence étrangère à Pékin nourrit un sentiment diffus d'infériorité et de honte parmi la population, puissamment alimenté par les revers militaires successifs du pays et les pertes de souveraineté sur une part croissante du territoire. À cela s'ajoute, au plan local, le regard très critique et souvent condescendant de l'ensemble des étrangers sur l'état de la capitale de l'empire. De tout ceci résulta une volonté d'émulation des méthodes de gouvernement appliquées dans les grandes

⁸¹ Je tiens à remercier Régine Thiriez d'avoir mis sa collection d'images à ma disposition et d'avoir partagé avec moi ses connaissances en la matière.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

métropoles occidentales et japonaises. Si les effets de cette conjoncture ne se traduisirent pas immédiatement, ils furent cependant bien réels.

Le second facteur qui a contribué, de façon peut-être plus déterminante encore, à sensibiliser les habitants de Pékin aux questions de qualité de vie pendant la seconde moitié du XIX^e siècle est la baisse tendancielle d'efficacité des instances en charge de l'administration urbaine. Elle est responsable de la dégradation sans précédent de l'ensemble des infrastructures dont était pourvue la ville. Il serait trop long ici d'entrer dans le détail de ce processus, mais on peut en résumer les grands traits⁸².

Rappelons tout d'abord que Pékin était pourvu d'un dispositif de gestion hors du commun. La profusion de règles administratives locales⁸³ témoigne de l'importance conférée par les autorités au bon gouvernement de la capitale, et s'il ressort de leur confrontation avec les documents d'archives⁸⁴ une image plus contrastée des activités des instances loca-

⁸² Pour une description détaillée, cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, chap. 6, en particulier p. 252-295.

⁸³ On trouvera l'essentiel de la réglementation locale dans le *Jinwu shili*, compendium de documents administratifs de la gendarmerie, et dans le *Taigui*, ouvrage similaire dont une partie est consacrée à la réglementation des cinq arrondissements. Seule une fraction de cette documentation figure dans les éditions successives du *Huidian shili* (Compendium des règles administratives des Grands Qing, suivies des précédents).

⁸⁴ Pour la période antérieure au début du XX^e siècle, les Archives impériales n° 1 à Pékin ne contiennent qu'un nombre très restreint de documents provenant des autorités responsables de l'administration de Pékin. En y ajoutant ceux du fonds du Grand Secrétariat conservé à l'Institut d'histoire et de philologie de l'Academia Sinica, on obtient un corpus qui permet de procéder à la comparaison. Ces documents ont été pour partie publiés sous forme d'ouvrage, sous le titre *Da Qing Neige Daku cang Ming Qing dang'an* 大清內閣大庫藏明清檔案 (Documents d'archives des Ming et des Qing conservés dans les Grandes Archives du Grand Secrétariat sous les Qing), Taipei : Zhongyang yanjiuyuan, Lishi yuyan yanjiusuo (toujours en cours de publication) ; le reste est en cours de numérisation, et consultable à l'Academia Sinica.

les⁸⁵, l'État n'en a pas moins investi toujours plus que dans n'importe quelle autre ville du pays. Ceci explique sans doute en partie le nombre restreint de critiques émises à l'encontre de la qualité des infrastructures de la ville avant le milieu du XIX^e siècle. Le rapport étroit qui existait entre la situation des finances de l'État impérial et le contexte local – caractéristique que Pékin partageait avec beaucoup de capitales d'Ancien Régime⁸⁶ – a longtemps joué en faveur de la ville et de la région métropolitaine, et même lorsque des signes d'essoufflement de la trésorerie centrale commencèrent à se dessiner dans les premières décennies du XIX^e siècle, les répercussions sur le dispositif d'administration urbaine ne furent comparativement légères et surtout perceptibles qu'avec un temps de retard⁸⁷. En d'autres termes, en raison de l'importance que revêtait la capitale aux yeux des dirigeants Qing, les instances administratives locales ne furent jamais que marginalement affectées, jusqu'au milieu du siècle, par les mesures adoptées en vue de rétablir l'équilibre budgétaire. Dans les années suivantes, la situation sur ce plan allait changer du tout au tout.

Les événements qui ont précipité la crise sans précédent dans laquelle s'enfonce l'empire chinois à partir du début du règne de Xianfeng (r. 1851-1862) sont bien connus. Les conséquences furent bien moindres à Pékin et, à l'exception du sac du Palais d'été et de l'occupation de la ville par le contingent franco-britannique au cours de la seconde guerre de l'Opium – épisode dont la portée symbolique ne doit pas être sous-estimée –, la capitale chinoise est demeurée largement à l'écart des com-

⁸⁵ J'ai montré dans « Orpheline d'un empire » (p. 223-248) qu'entre le début du XVIII^e siècle et le milieu du XIX^e, la courbe d'efficacité du gouvernement de la capitale prend l'apparence d'une sinusoïde irrégulière, oscillant entre des moments de mobilisation marquée et des périodes de laisser-aller.

⁸⁶ Pour des exemples, cf. Peter Clark et Bernard Lepetit (éd.), *Capital cities and their hinterlands in early modern Europe*.

⁸⁷ Cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, p. 235-238.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

bats sanglants qui ont ravagé le centre, le sud et l'ouest du pays jusqu'au milieu des années 1870. La répercussion la plus significative, sur place, a été l'effondrement des finances du gouvernement central. L'installation des rebelles Taiping dans le moyen et bas Yangzi a non seulement soustrait au contrôle de l'État une de ses bases fiscales les plus importantes, mais elle l'a également coupé de ses routes d'approvisionnement en minerai en provenance du sud-ouest du pays, qui constituait un pilier de la politique monétaire. Pour tenter de répondre aux tensions économiques aiguës nées de ces circonstances à Pékin, et surtout pour assumer l'effort de guerre, les autorités centrales ont choisi, à partir des années 1852-1853, de multiplier les outils monétaires en circulation (pièces de cuivre de dénominations diverses, pièces de fer, billets libellés en cuivre et en argent, de diverses valeurs). Cette politique, appliquée jusqu'à l'accession au trône de l'empereur Tongzhi à l'automne 1861, a eu deux conséquences principales à court terme : elle a enclenché très tôt une spirale inflationniste qui a abouti, en quelques années à peine, à une paralysie presque complète de l'activité économique locale, avec les répercussions qu'on imagine sur le plan social, et elle a provoqué une crise sans précédent de la place financière pékinoise, menant beaucoup de ses représentants à la banqueroute. Les activités dans ce secteur ne reprirent que très lentement, marquées par une instabilité chronique et une succession de crises jusqu'à la chute du régime impérial ⁸⁸, contexte qui freina de manière significative la reprise au niveau local.

Cette brève description ne fait pas justice à ce qui a certainement été l'un des épisodes clé de l'histoire pékinoise de la seconde moitié du XIX^e siècle ⁸⁹. Toutefois, ce qui retiendra notre attention ici sont les conséquen-

⁸⁸ Une telle crise frappa à nouveau lourdement les instances financières privées au cours des années 1882-1883 par exemple.

⁸⁹ Pour un traitement détaillé de cet épisode et de ses conséquences sur le plan local, cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, p. 255-287. Voir aussi Katō Shigeshi 加藤繁, « Senhō chō no

ces sur le dispositif de gouvernement de la ville. En premier lieu, notons que l'insouciance financière qu'avaient connue les instances locales jusqu'aux années 1830 au moins n'est plus de mise à partir de la décennie 1850. Le coût des guerres, de la reconstruction du pays et des premières initiatives en vue de sa modernisation, celui du rétablissement de l'autorité impériale et le poids des réparations exigées par les puissances étrangères à l'issue de chacun des conflits qui les opposa à l'empire jusqu'au tournant du XX^e siècle, tous ces éléments contribuent à expliquer la réduction drastique de la marge de manœuvre du Trésor au cours de ces années, suivie de son endettement rapide. Les services administratifs de la capitale perdirent de la sorte leur principale source de financement, tandis qu'étaient englouties dans la tourmente financière de la fin des années 1850 les réserves qu'ils avaient déposées auprès des grands argentiers. Ainsi, la situation privilégiée qu'avait connue Pékin du fait de son statut et des liens étroits qui unissaient les instances locales au gouvernement central fit les frais du renversement brutal de tendance au cours des années médianes du XIX^e siècle, le gouvernement mandchou se voyant contraint par les circonstances de renoncer à sa politique séculaire de soutien de la capitale.

kahi ni tsuite » 咸豐朝の貨幣に就いて (À propos de la monnaie de l'ère Xianfeng), première parution 1919, reproduit in Katō Shigeshi, *Shina keizaishi kōshō* 支那經濟史考証 (Études critiques d'histoire économique de la Chine), Tokyo : Tōyō bunko, 1953 ; Tang Xiaolong 唐曉隆, « Xianfeng chao de huobi 咸豐朝的貨幣 » (La monnaie sous le règne Xianfeng), *Zhongguo jindai jingjishi yanjiu* 中國近代經濟史研究, n° 2 (novembre 1933), p. 1-26 ; Jerome Ch'en, "The Hsien-feng inflation", *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, vol. 21, 3^e partie (1958), p. 578-586 ; Frank H. H. King, *Money and monetary policy in China, 1845-1895*, Harvard East Asian Series 19, Cambridge, Mass. : Harvard U. P., 1965 ; He Lie 何烈, *Qing Xian Tong shiqi de caizheng* 清咸同時期的財政, Taipei : Guoli bianyiguan Zhonghua congshu bianshen weiyuanhui, 1980.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

De nombreux signes attestent de l'étendue des répercussions sur la ville et ses environs, parmi lesquels une dégradation significative des niveaux de sécurité et une multiplication des inondations le long des rives du Yongdinghe, à l'ouest et au sud de Pékin, preuve de l'incapacité des autorités à assumer l'entretien et le renouvellement des infrastructures hydrauliques⁹⁰. L'état des infrastructures de voirie, dont nous avons vu plus haut l'évolution au cours de ces années, illustre également le déclin de l'administration locale à l'époque⁹¹. On s'explique dès lors la sévérité des jugements sur la ville perceptible chez beaucoup de résidents et de voyageurs, tels le comte Ludovic de Beauvoir qui inséra dans son *Voyage autour du monde. Peking, Yeddo, San Francisco*, publié à Paris en 1872 les remarques suivantes :

⁹⁰ En 1890 et 1893 survinrent deux des inondations les plus graves que la région ait connues au XIX^e siècle. Entre les années 1860 et 1900, il n'est pratiquement pas une année sans inondation. Cf. Yin Junke 尹鈞科, Yu Deyuan 于德源 et Wu Wentao 吳文濤, *Beijing lishi ziran zaihai yanjiu* 北京歷史自然災害研究 (Étude historique des catastrophes naturelles survenues à Pékin), Pékin : Zhongguo huanjing kexue chubanshe, 1997, p. 190-272. Voir aussi Li Wenhai 李文海, Lin Dunkui 林敦奎, Zhou Yuan 周源 et Gong Ming 宮明, *Jindai Zhongguo zaihuang jinian* 近代中國災荒紀年 (Chronique des catastrophes naturelles et des disettes en Chine à l'époque moderne), Changsha : Hunan jiaoyu chubanshe, 1990, p. 537-539. Pour une analyse comparée des inondations de 1801 et de 1890, cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, p. 273-287. Pour les questions de sécurité dans la ville, cf. notamment *Taigui*, j. 19 et j. 22-23.

⁹¹ Dans le *Taigui*, qui regroupe une part importante de la documentation concernant l'administration de la ville jusqu'à la fin des années 1880, un chapitre entier (j. 28) est consacré aux questions de gestion de la voirie de la ville extérieure. Or, alors que la sélection documentaire couvre de façon assez équilibrée la période allant du début de la dynastie jusqu'en 1841, on n'y trouve absolument rien par la suite et jusqu'en 1881. Compte tenu des circonstances, il est plausible de voir dans ce détail le reflet de la chute drastique des interventions des autorités dans ce domaine.

Quand on n'a pas vu Pékin, on ne sait pas ce que c'est que la décadence. Thèbes, Memphis, Carthage, Rome ont des ruines qui rappellent la secousse : Pékin se ronge lui-même ; c'est un cadavre qui tombe chaque jour en poussière [...] Cette ville immense, dans laquelle on ne répare rien [...] se transforme chaque jour en poussière. C'est un spectacle affligeant que celui de cette décomposition lente qui accuse la mort bien plus sûrement que les convulsions les plus violentes.⁹²

2. Réformes et réhabilitation

Cinquante années marquées au mieux par des interventions sporadiques, sans aucun effort systématique et d'envergure, laissèrent donc de profonds stigmates sur le réseau de voirie de la capitale impériale. La rébellion des Boxeurs, au cours de l'été 1900, et la répression brutale qui y mit fin aggravèrent un peu plus encore la situation. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que dans les premières années du XX^e siècle et de l'avis de tous, la remise en état des rues et des égouts de Pékin ait été considérée comme une nécessité impérieuse. Ce qui frappe à l'époque, en regard du demi-siècle précédent, c'est l'ampleur des efforts déployés. En moins d'une décennie en effet, la situation fut redressée de manière significative alors même que les difficultés avec lesquelles le régime était aux prises allaient en s'amplifiant.

À l'origine d'un tel dynamisme se trouve l'ambitieux projet de réformes avalisé et soutenu par l'impératrice douairière Cixi à partir de 1901, après qu'elle ait eu à revivre, à la fin de l'été 1900, l'humiliation de devoir fuir la capitale impériale devant l'avancée de forces militaires étrangères sur le point de s'emparer de la ville⁹³. Pour le pays dans son ensemble, et

⁹² Le séjour de Ludovic de Beauvoir à Pékin remonte à 1867. Cf. N. Boothroyd et M. Détrie, *Le voyage en Chine*, p. 1116-1117. Son ouvrage a été publié chez Plon.

⁹³ Quarante ans auparavant, au cours de l'été 1860, l'empereur Xianfeng abandonna lui aussi précipitamment Pékin devant l'avancée du contingent franco-britannique dépê-

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

pour Pékin en particulier, le passage aux réformes marque un tournant important. En choisissant de procéder à une transformation sans précédent du système institutionnel de l'empire et de lancer la modernisation du pays à grande échelle, les souverains fournirent pour la première fois au gouvernement une feuille de route sans ambiguïté, après quatre longues décennies de tergiversations et d'attentisme.

À l'aune de leur objectif principal – assurer la pérennité du régime impérial – ces réformes connurent un échec patent, puisqu'à l'automne 1911 s'amorça à Wuchang la réaction en chaîne qui allait mener à l'abdication du dernier empereur, décision paraphée en son nom par le régent le 12 février 1912. On ne saurait toutefois limiter le bilan de la période à ce constat. Les années *xinzheng* ont profondément bouleversé le paysage institutionnel chinois. Prenant pour modèle les pays occidentaux et surtout le Japon, elles ont débouché sur une vaste refonte des instances de gouvernement et ont donné lieu à une extension singulière de leurs champs d'intervention. Dans les grandes villes du pays en particulier, les nouvelles mesures adoptées ont remodelé en profondeur l'approche traditionnelle de la gestion urbaine, la rapprochant dans bien des cas de formes municipales de gouvernement⁹⁴. C'est dans ce nouveau contexte politique qu'a pris place la campagne de réhabilitation du réseau de voirie de la ville.

ché dans le cadre de la seconde guerre de l'Opium. En tant qu'épouse secondaire du souverain, la future impératrice douairière Cixi faisait déjà partie du voyage. À l'époque, la Cour s'installa à Rehe, au nord de Pékin, au-delà de la Grande Muraille. En 1900, c'est à Xi'an (Shaanxi) que Cixi trouva refuge, accompagnée de son neveu, l'empereur Guangxu.

⁹⁴ Pour un exemple parmi d'autres, cf. Kristin Stapleton, *Civilizing Chengdu*, en particulier chap. 2, 3 et 4, p. 46-149.

a) La campagne de réhabilitation

L'encadrement administratif des travaux

Le processus de réforme enclenché à Pékin dès l'automne 1901 déboucha sur une refonte complète du dispositif de gouvernement de la ville, dont le point d'orgue fut l'édification d'une force de police moderne. Dès les années 1905-1906, la police de Pékin s'affirma comme le principal organisme administratif au plan local. Suivant l'exemple allemand et japonais, elle était responsable d'à peu près tout ce qui relevait de la vie quotidienne dans la ville : sécurité, santé publique, lutte contre les incendies, assistance publique, etc. Parmi ses nombreuses attributions figurait aussi l'organisation et la supervision des travaux de réparations des infrastructures urbaines, et en particulier de la voirie. Ainsi, le nom de la première instance créée pour administrer la ville intérieure à la suite du retrait des forces occidentales et japonaises en septembre 1901 – l'Office central de reconstruction et de surveillance (Shanhou xiexun zongju 善後協巡總局) –, témoigne de l'importance attribuée par les autorités aux problèmes de réfection des infrastructures dès le début du processus de réforme. L'organisme qui lui succéda s'appelait, de la même façon, Direction générale des travaux publics et de la police (Gongxun zongju 工巡總局)⁹⁵. Dans le mémoire qu'il adressa au trône début 1902 pour promouvoir sa création, Hu Yufen 胡燏棻 (?-1906) insistait sur la responsabilité qu'aurait cet organisme de remettre en état la voirie de la capitale, dont l'état faisait la risée des puissances occidentales⁹⁶. Et de fait, c'est sous la direction de cette instance que la campagne de réhabilitation de la voirie

⁹⁵ Cette Direction fut créée dans le courant du mois de mai 1902. Sur ces aspects d'histoire institutionnelle, cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, p. 301-305.

⁹⁶ Cf. Hattori Unokichi (éd.), *Pekin shi*, p. 230.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

fut inaugurée. Malheureusement, le petit nombre d'archives de ce bureau ne permet pas d'en suivre en détail la mise en route ; on sait toutefois que la décision d'en financer le lancement fut entérinée au cours du mois de mai 1902, et que les premiers versements de fonds par le ministère des Finances remontent au début 1903 ⁹⁷.

À partir de 1905, les informations sont plus nombreuses et permettent de mieux décrire la situation. Remarquons déjà que jusqu'à cette date, les efforts étaient limités à la ville intérieure. Ils étaient coordonnés par un organisme *ad hoc*, rattaché aux forces de police, le bureau de voirie (Lu-gongju 路工局), probablement mis en place au début de l'année 1904 ⁹⁸. La décision d'étendre son champ de compétences à la ville extérieure fut suivie de la création d'un second bureau de voirie. Dès lors, le premier fut responsable de la moitié Est de la ville et le second, de sa moitié Ouest

⁹⁷ Cf. archives du ministère des Affaires civiles (Minzheng bu 民政部), index 530, dossier 151, copie du mémoire du ministère des Affaires civiles demandant une rallonge de fonds pour les travaux, non datée (probablement 1906). Je reviendrai plus loin sur les premières phases du financement. Ce fonds d'archives, comme tous ceux qui vont être mentionnés *infra*, est conservé aux Archives impériales n° 1 à Pékin. Pour faciliter la lecture des notes, j'ai choisi d'abrégé les références. Les documents provenant des archives du ministère des Affaires civiles seront introduits par les lettres MZB (pour Minzheng bu) et ceux provenant du fonds du ministère de la Police (Xunjing bu 巡警部) par les lettres XJB. Dans tous les cas, ces lettres seront suivies du numéro de l'index d'archives et du numéro de dossier dans lequel est conservé le document en question. Ces dossiers sont souvent composés de plusieurs enveloppes numérotées et datées dans lesquelles sont conservés les documents. J'identifie donc ces enveloppes par leur numéro et, si possible, leur date, puis le document lui-même en fournissant sa date lorsqu'elle est connue. Il peut arriver que des dossiers d'archives possèdent plusieurs chemises regroupant différentes enveloppes. Dans ce cas, le numéro du dossier est suivi de celui de la chemise (ex. MZB, 486/848-1).

⁹⁸ Sur ce bureau, cf. MZB, 530/152, série de registres de ses dépenses entre le printemps 1904 et l'été 1905.

(Dong / Xicheng lugongju ou Lugong dong / xiju 東 / 西城路工局, 路工東 / 西局). Cette division de l'espace urbain qui gomme la partition traditionnelle entre ville intérieure et extérieure revêt un poids symbolique certain, même si dans leurs opérations quotidiennes ces bureaux l'ont parfois réintroduite⁹⁹. Leurs tâches incluaient l'organisation pratique des travaux, la supervision de leur avancement et de leur conformité, et la tenue des registres de comptabilité. Ils disposaient pour cela d'un directeur et d'un sous-directeur (*zongban* 總辦 et *huiban* 會辦), d'une dizaine de personnes chargées du travail administratif et de la rédaction des documents, et d'un trésorier (*zhiying* 支應). Une poignée de préposés se chargeaient de la transmission des documents et d'autres affaires mineures. Chaque bureau était par ailleurs tenu d'employer un ingénieur topographe, recruté, au début, parmi les étudiants de l'école d'ingénieurs topographes (Cehui xue-tang 測繪學堂)¹⁰⁰.

Concrètement, ces organismes devaient assurer l'approvisionnement en matériaux des chantiers placés sous leur responsabilité en se les procurant sur le marché local ou auprès d'entrepreneurs basés dans la région. Ils étaient aussi chargés de l'achat et de l'entretien des outils et des machines de gros gabarit nécessaires aux travaux, comme les rouleaux compresseurs en pierre ou en fer à main (*tie / shizhan* 鐵 / 石輾 ou *tie / shizhou* 鐵 / 石軸), dont certains furent acquis auprès de fabricants de Tianjin, et

⁹⁹ Parmi les nombreux documents qu'ils adressaient à leur hiérarchie, certains portent la mention « ville intérieure » ou « ville extérieure ». Ce n'est toutefois pas systématique et aucun élément concret ne permet de déterminer les raisons de cette adjonction ou de son omission.

¹⁰⁰ Cf. XJB, 477/97, env. n° 51 (GX 34, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), rapports mensuels de frais du bureau Est pour les 6 premiers mois de 1906, avec l'indication du personnel employé. L'école d'ingénieurs topographes fait partie des divers établissements d'éducation créés à Pékin au cours des années de réforme.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

les deux rouleaux compresseurs mécaniques (*qizhan* 汽輾) achetés au début 1906 en Belgique (illustration 2) ¹⁰¹. Les mêmes bureaux fixaient le détail des opérations à effectuer sur chaque site de travail. Pour cela, ils établissaient un plan de travail et s'assuraient à intervalles réguliers qu'il était effectivement suivi. Au fur et à mesure de l'avancement des opérations ils adressaient à leur ministère de tutelle des demandes de versement des tranches successives de la somme qui leur avait été originellement allouée. Ces fonds servaient aussi bien à couvrir les frais administratifs courants et les salaires du personnel des bureaux qu'à payer les factures des fournisseurs et les sommes dues aux responsables de la réalisation effective des travaux. Ces derniers étaient soit des entreprises de construction (souvent appelées *muchang* 木廠), soit des contremaîtres contrôlant une équipe d'ouvriers (*gongtou* 工頭). L'adjudication d'un chantier ou d'une partie d'un chantier se faisait par appel d'offre, les soumissionnaires faisant connaître au bureau concerné le montant forfaitaire qu'ils demandaient pour réaliser les travaux indiqués. Celui dont les exigences étaient les plus proches de la somme estimée par les autorités emportait généralement l'affaire ¹⁰².

¹⁰¹ Ils furent livrés à Pékin vers le 10 juin 1906. Cf. XJB, 477/97, env. n° 47 (GX 34, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), notification adressée par le bureau Est de voirie au ministère de la Police annonçant l'accord conclu avec l'ambassade de Belgique, datée GX 32.1.25. Dans la même enveloppe, voir aussi le texte du bureau Ouest envoyé au ministère à propos du même achat, daté GX 32.3.1. Cf. également *ibid.*, 477/224-2, env. sans numéro ni date, document du bureau Ouest au ministère daté GX 32.4interc.20. Pour les rouleaux compresseurs ordinaires mus par la force humaine, cf. *ibid.*, 477/224-1, env. n° 35 (GX 33.5^e mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), document du bureau Est au ministère de la Police, daté GX 32.3.27.

¹⁰² On trouve ces informations par bribes dans l'ensemble de la documentation mentionnée. Les registres mensuels de comptabilité des bureaux de voirie indiquent avec précision les sommes payées aux fournisseurs et les montants versés aux entreprises de construction ou aux équipes d'ouvriers. Cf. notamment la série de registres de dépen-

Les rues et les égouts

Dans la ville intérieure, les premiers chantiers ont dû ouvrir dans le courant de 1903, alors que dans la ville extérieure, ils n'ont débuté qu'au printemps 1906. Pour autant, les procédures suivies et les méthodes mises en œuvre étaient identiques dans les deux cas. On commença par s'occuper des grandes artères (*ganlu* 幹路) nord-sud et est-ouest, mais une fois les travaux lancés sur une d'entre elles il était fréquent qu'ils touchent aussi aux rues et aux ruelles qui y donnaient accès (*zhilu* 支路)¹⁰³. Les travaux furent répartis en secteurs (*duan* 段), chacun correspondant à une avenue entière ou à un de ses tronçons. Les sources permettent d'en dénombrer une dizaine dans la ville intérieure et cinq dans la ville extérieure¹⁰⁴. Ils furent numérotés de manière indépendante dans les deux parties de la ville, et ré-

ses du bureau de voirie entre le début 1904 et le milieu 1905 in MZB, 530/152. Elle se poursuit dans XJB, 477/97, env. n° 51 (GX 34, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), pour la période allant de la fin du mois de février au milieu du mois d'août 1906. Voir aussi MZB, 486/842-3, env. n° 79 (GX 33.5), pour divers devis d'entreprises concernant le même site de travaux, ainsi que *ibid.*, 842-2, env. n° 309 (XT 3). Jusqu'à présent, je n'ai trouvé aucune information supplémentaire sur les entreprises de construction, ni sur les *gongtou* responsables d'équipes d'ouvriers.

¹⁰³ Par exemple les ruelles commerçantes qui débouchaient sur l'avenue de la porte Zhengyang, dans la ville extérieure, au premier rang desquelles la rue de Dazhalan, furent intégrées à la campagne de travaux consacrée à cette avenue. Cf. MZB, 530/151, copie du mémoire du ministère des Affaires civiles demandant une rallonge de fonds pour les travaux, non datée (probablement 1906).

¹⁰⁴ Pour les secteurs de la ville extérieure, cf. entre autres XJB, 477/97, env. n° 51 (GX 34, réarchivée par le ministère des Affaires civiles) et MZB, 530/151, copie non datée du mémoire du ministère des Affaires civiles (1906) demandant une rallonge de fonds pour les travaux. Ce texte énumère trois secteurs officiels et en propose deux supplémentaires. Pour ceux de la ville intérieure, cf. MZB, 530/158 et MZB, 486/848-3, env. n° 45 (GX 34.3° mois), registre de comptes du bureau de voirie Est pour la période allant de GX 30.2° mois à GX 32. fin du 11° mois (mars 1904-janvier 1907).

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

alisés successivement. Généralement, la réalisation des travaux sur un même secteur était confiée à plusieurs intervenants. Les bureaux de voirie divisaient la longueur de l'avenue ou du tronçon concerné en plusieurs parties confiées à autant d'entreprises ou de contremaîtres ¹⁰⁵. La répartition pouvait aussi se faire selon la nature du chantier, certains se spécialisant par exemple dans les interventions sur les chaussées et d'autres sur celles qui touchaient aux égouts.

Hormis les organismes créés à l'époque pour diriger et coordonner les travaux, il est difficile d'apprécier jusqu'à quel point les procédures décrites jusqu'ici étaient véritablement nouvelles. Les documents concernant les périodes antérieures n'entrent jamais dans pareils détails. Sur le plan technique en revanche, il est plus aisé de recenser les innovations. Les sources témoignent ainsi de l'introduction de la technique dite de macadamisation, mise au point par l'Écossais John Loudon Mac Adam à la fin des années 1820 et utilisée dans la construction des chaussées. Toujours en usage de nos jours, elle consiste à agglomérer, sur un sol dont la surface a préalablement été aplanie et damée, des couches successives de terre, de pierres concassées et de sable à l'aide de rouleaux compresseurs. La densité des matériaux ainsi tassés permet une protection efficace contre les infiltrations d'eau jusqu'au sol situé en dessous des couches agglomérées, réduisant de façon significative les possibilités de mouvement et de déformation. Un degré d'imperméabilisation supérieur peut être atteint en revêtant le tout d'un enduit superficiel en goudron ou en bitume ¹⁰⁶. Sans faire ex-

¹⁰⁵ Cf. MZB, 530/186, explications sur les procédures de travail pour le secteur allant de la porte Chongwen jusqu'à l'arche commémorative érigée après la révolte des Boxeurs à la mémoire du ministre d'Allemagne von Ketteler, assassiné à Pékin en juin 1900 par les rebelles.

¹⁰⁶ Cf. S. Barles, *op. cit.*, p. 233-238. Voir aussi *Encyclopédie pratique du bâtiment et des travaux publics*, 3 vol., sous la direction de Pierre Robin, Paris : Éditions Quillet, 1952, en particulier vol. 3, p. 740.

plicitement référence à cette technique, les devis établis par les autorités responsables de la réfection des rues pékinoises montrent qu'on y a eu recours dès le début de la campagne de travaux ¹⁰⁷.

La marche à suivre, pratiquement toujours identique, stipule que dans un premier temps chaque tronçon de rue devait être aplani. Après quoi une tranchée d'une largeur de 6 à 7 m était creusée au centre, sur une profondeur de 40 cm environ. Le sol était alors tassé une première fois à l'aide d'un rouleau compresseur ordinaire (*yong tiezhou yashi* 用鐵軸軋實), puis une couche de briques concassées (*suizhuan* 碎磚) d'une vingtaine de centimètres était disposée à la surface et recouverte de terre, avant d'être damée jusqu'à ce qu'elle ne mesure plus que 15 cm d'épaisseur. L'opération était ensuite répétée, cette fois avec des pierres concassées (*suishi* 碎石) mélangées à du mortier (*taohuajiang* 桃花漿) et de la chaux (*huitu* 灰土) ¹⁰⁸. On avait alors à nouveau recours aux rouleaux compresseurs, ordinaires puis mécaniques, jusqu'à obtention de l'épaisseur désirée. De chaque côté de la nouvelle chaussée, de la terre mélangée à des pierres concassées et du gravier était damée sur un demi-mètre environ jusqu'à atteindre le rebord de l'égout. Cette distance pouvait être de plusieurs mètres dans le cas des avenues les plus larges et les plus passantes, afin de permettre le passage des véhicules les plus lourds, chars et voitures attelées transportant d'importants chargements. Il leur était en effet interdit de circuler sur les portions macadamisées de la chaussée, pour éviter qu'elles ne s'endommagent trop vite.

¹⁰⁷ Cf. par exemple MZB, 530/152, méthode prescrite pour effectuer les travaux à hauteur de la porte Chongwen, datée de la fin 1904. La description qui suit s'inspire de ce document.

¹⁰⁸ Les termes techniques utilisés dans ces documents ne correspondent pas aux termes modernes et leur signification exacte n'est pas toujours aisée à déterminer. C'est le cas du terme *taohuajiang*. J'ai choisi de le traduire par mortier, mais il pourrait aussi bien s'agir de bitume ou de goudron.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

La réfection des rues s'est accompagnée de la réhabilitation systématique des égouts. Là aussi les autorités ont pris appui sur le réseau originel, sans procéder à sa refonte complète. Les anciens collecteurs furent restaurés par un curage profond, mais aucun ne fut mis hors service ou remplacé. L'essentiel des interventions toucha les égouts qui couraient le long des rues et des ruelles. Dans les rues ordinaires, le système traditionnel fut conservé. Des égouts à découvert, généralement d'une largeur de 30 cm, furent aménagés de chaque côté de la chaussée. Leur profondeur variait d'un bout à l'autre de la rue, afin de maintenir une pente favorable à l'écoulement des eaux ¹⁰⁹. Rien ne permet d'affirmer que l'adjonction de ces pentes était une innovation. Les matériaux utilisés n'avaient eux non plus rien de nouveau (briques pour le corps des égouts et pierres pour les recouvrir aux croisements). Là encore, c'est dans les grandes artères qu'apparut la nouveauté, sous la forme d'égouts souterrains de section circulaire (*yuanxing angou* 圓形暗溝). Construits eux aussi en briques, ils étaient pourvus d'une pente qui assurait la circulation de l'eau. Leur diamètre avoisinait généralement 1,2 à 1,5 m. Ils recueillaient les eaux de pluie et les eaux usées par des bouches protégées par des grilles de fer (*tie-bi* 鐵篋). Ils collectaient aussi celles des rues et des ruelles voisines, dont les égouts venaient se brancher sur eux, et acheminaient le tout jusqu'au collecteur dans lequel ils se déversaient ¹¹⁰.

¹⁰⁹ Pour les tronçons courts, il était fréquent qu'aucune pente ne soit prévue. Lorsqu'elles existaient, leurs pourcentages variaient sensiblement d'une rue à l'autre. Les textes précisent que les travaux sur les rues et les égouts devaient être exécutés de concert, pour que ces derniers suivent au mieux les pentes des rues. Pour des exemples, cf. MZB, 530/152 et MZB, 530/186.

¹¹⁰ Pour des exemples, cf. MZB, 530/152 et 186.

Les autres équipements inclus dans la campagne de travaux

Les sources d'archives témoignent de beaucoup d'autres opérations de réfection de la voirie de Pékin au cours de ces années. De nombreuses rues furent ainsi pourvues de trottoirs, équipement qui ne semble pas avoir été très répandu auparavant. Les anciens ponts furent restaurés et quelques nouveaux furent construits¹¹¹. Les autorités se lancèrent également dans une politique de réhabilitation des puits, finançant leur restauration et signant des contrats pour de nouveaux forages, notamment avec des ingénieurs japonais spécialisés dans ces techniques¹¹². Elles soutinrent également le projet de lancement d'une compagnie des eaux de la ville, qui vit effectivement le jour en 1908 et débuta ses activités commerciales au printemps 1910¹¹³.

La modernisation des infrastructures de voirie inclut aussi l'installation d'un dispositif d'éclairage des rues. Dans un premier temps, des lampadaires furent installés dans les principales avenues de la ville, distants d'environ 75 m les uns des autres. Ils fonctionnaient au pétrole lampant (*yangyou* 洋油). On les allumait à la tombée de la nuit et on les

¹¹¹ Cf. MZB, 486/842-1, env. n° 110 (GX 34.4^e mois), communication datée GX 34 sans plus de précision.

¹¹² Cf. XJB, 477/225, env. n° 39 (GX 33.5, réarchivée par le ministère des Affaires civiles). Voir aussi, entre autres, MZB, 486/842-3, env. n° 79 (GX 33.5^e mois) et env. n° 60 (GX 34.5^e mois).

¹¹³ Cf. Beijing shi dang'anguan 北京市檔案館, Beijing shi zilaishui gongsi 北京市自來水公司 et Zhongguo renmin daxue dang'anxi wenxian bianzuan xuejiao yanshi 中國人民大學檔案係文獻編纂學教研室, *Beijing zilaishui gongsi dang'an shiliao (1908-1949)* 北京自來水公司檔案史料 (Documents historiques provenant des archives de la Compagnie des Eaux de Pékin, 1908-1949), Pékin : Beijing Yanshan chubanshe, 1986, en particulier p. 1-84. Voir aussi MZB, 486/361.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

éteignait au lever du jour, l'opération étant assurée par un groupe de préposés dépendant des forces de police ¹¹⁴. Des lampadaires alimentés en électricité firent leur apparition dans les rues dès 1906, de même que des poteaux pour les fils de téléphone, annonçant une généralisation de la diffusion de l'électricité au plan local ¹¹⁵.

La multiplication des équipements à implanter dans les rues n'est pas allée sans provoquer quelques difficultés. Le choix des emplacements des lampadaires et des poteaux téléphoniques a notamment posé quelques problèmes du fait du manque de synchronisation entre leur installation et les opérations de réfection des rues. La construction d'un trottoir ou le percement d'un égout nécessitaient parfois le déplacement d'autres infrastructures. Cette circonstance fut encore aggravée par la décision de planter des arbres le long des grandes artères de la ville ¹¹⁶. Le principe en avait été adopté dès l'origine de la campagne de travaux ¹¹⁷, mais d'après la docu-

¹¹⁴ Cf. XJB, 527/61, règlement non daté à propos de la gestion des lampadaires de la ville extérieure, probablement du premier semestre 1905.

¹¹⁵ La pose des lampadaires était assurée par l'entreprise Huashang diandeng gongsi (華商電燈公司) et celle des poteaux électriques par la Compagnie pékinoise de téléphone (Beijing dianhua ju 北京電話局). Il m'a été impossible de dater la création de ces deux organismes. Cf. XJB, 477/224-1, env. n° 35 (GX 33.5, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), communication du ministère de la Police à son office de contrôle (Jichachu 稽察處), datée GX 32.4^e interc. La documentation montre que dès le milieu de 1906 les autorités envisageaient l'approvisionnement en électricité des habitations de la ville. Cf. *ibid.*, env. sans date ni numéro, communication du ministère à la compagnie de téléphone, datée GX 32.5.15.

¹¹⁶ Cf. XJB, 477/224-1, env. sans date ni numéro, communication du ministère à la compagnie de téléphone, datée GX 32.5.15.

¹¹⁷ Les demandes de fonds pour les travaux de tel ou tel secteur mentionnent toujours les sommes nécessaires pour les ponts, les puits et les arbres à planter. Cf. par exemple XJB, 477/97, env. n° 47 (GX 34.3, réarchivée par le ministère des Affaires civiles),

mentation disponible il n'a été appliqué à grande échelle qu'à partir de 1910.

Cette année-là en effet, les autorités locales décidèrent que chaque hiver les forces de police des quartiers seraient chargées de dresser un état de la condition des arbres et de marquer ceux qui étaient morts pour faciliter les procédures de remplacement le printemps suivant. Les registres conservés dans les archives du ministère des Affaires civiles montrent l'ampleur des efforts consentis au cours de cette première campagne ¹¹⁸ : au début 1911, 5 880 arbres furent remplacés ou plantés pour la première fois. La ville intérieure jouissait d'un net avantage, puisque à elle seule elle devait en recevoir plus de 3 900. L'écart témoigne en premier lieu de la différence de niveau d'urbanisation entre les deux parties murées de Pékin, la ville intérieure possédant un nombre de grandes avenues plus important que la ville extérieure. Mais il souligne aussi l'ancien déséquilibre de traitement entre les deux parties de la ville : de nombreux documents émanant des responsables des circonscriptions de police de la ville extérieure attestent qu'elles n'avaient jamais eu droit jusque là à des arbres financés sur des fonds publics, alors que cela n'est jamais dit de celles de la ville intérieure ¹¹⁹. Dans ces circonstances, la décision de financer la plantation de

communication du ministère de la Police au ministère des Finances, datée GX 31.11.19.

¹¹⁸ Cf. MZB, 530/184, registres de décompte des arbres adressés par les quartiers de la ville au ministère des Affaires civiles. Deux types d'arbres étaient principalement utilisés, le saule (*liushu* 柳樹) et le *sophora japonica* (*huaishu* 槐樹).

¹¹⁹ Le responsable du quatrième quartier gauche de la ville extérieure (*zuo si qu* 左四區) indique par exemple que les arbres plantés le long des rues de sa circonscription le furent bien avant le début des réformes, par des philanthropes vivant dans le quartier. Quant au responsable du troisième secteur de gauche (*zuo san qu* 左三區), il souligne qu'aucun arbre « public » n'avait jamais été planté dans son quartier, pour la simple raison qu'aucune de ses rues n'avait jamais été considérée comme suffisamment importante pour cela. Cf. *ibid.*

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

près de 2 000 arbres le long des avenues de la ville extérieure au cours du printemps 1911 témoigne de façon certes anecdotique mais néanmoins éloquente du rééquilibrage entre les deux parties de la capitale auquel procédèrent les nouvelles autorités locales.

b) Origine des innovations, extension et coût des travaux

L'origine des innovations

Ce tour d'horizon des travaux menés sur les infrastructures de voirie soulève plusieurs questions. La première est de savoir comment les innovations techniques présentées plus haut furent introduites concrètement sur le plan local. Comme il l'est indiqué plus haut, l'édification du dispositif de police pékinois a largement emprunté aux modèles étrangers, particulièrement ceux de l'archipel nippon. Sur le plan de la réglementation, le Japon a fourni en certaines circonstances des textes que les autorités chinoises ont choisi de promulguer tels quels, après traduction¹²⁰. Dans le cas des interventions sur les infrastructures de voirie, bien que la source d'inspiration soit clairement occidentale, il est plus difficile de distinguer les vecteurs de transmission. À Pékin comme dans le reste du pays, la période *xinzheng* a été marquée par une véritable fièvre de la traduction. Il n'est donc pas impossible que des ouvrages occidentaux ou japonais traitant d'ingénierie urbaine et traduits en chinois aient été diffusés à Pékin au cours de ces années. Mais si c'est effectivement le cas, l'effort a probablement été le fait de personnes privées ou d'autorités administratives externes à la ville : si les archives des institutions de police de Pékin soulignent le travail de tra-

¹²⁰ Sur ces aspects, cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, chap. 7, en particulier p. 319-323.

duction qu'elles effectuèrent ou financèrent, il n'y est jamais question d'ingénierie urbaine ¹²¹.

La documentation relative au personnel employé au cours de ces années au sein des instances en charge de la ville ne mentionne pas non plus la présence de personnes ayant effectué des études spécialisées dans le domaine du génie civil, aussi bien dans des établissements d'enseignement supérieur étrangers ou chinois. Ce mutisme ne saurait servir de preuve, mais l'absence de spécialistes de ces questions ne laisse pas de surprendre par comparaison avec les divers autres domaines spécialisés ¹²². Par ailleurs, aucune des écoles nouvellement créées à Pékin à l'époque ne semble avoir dispensé ce type d'enseignement ¹²³.

¹²¹ Sur les questions de traduction, cf. *ibid*, p. 335-336. L'absence d'une telle mention n'implique pas forcément que de telles entreprises n'ont pas été engagées à l'époque.

¹²² Par exemple le droit, la science administrative, l'économie, les affaires commerciales, la médecine, la chimie ou les sciences naturelles.

¹²³ D'après l'édition datée GX 30.10.30 (6 décembre 1904) du *Shuntian shibao* 順天時報 (La Gazette de Shuntian), journal en langue chinoise créé par des Japonais et publié à Pékin entre 1902 et 1930, une proposition venait d'être faite de créer une école d'ingénieurs (Gongcheng xuetang 工程學堂) à l'intérieur du ministère des Travaux publics. Le journal dit ignorer le sort qui lui fut réservé et rien dans la documentation ne permet d'affirmer qu'elle a effectivement vu le jour. Dans ce domaine, je n'ai pas non plus trouvé de mention d'une école ailleurs en Chine. En 1908 existait à Tianjin l'École supérieure d'études industrielles de la province du Zhili (Zhili gaodeng gongye xuetang 直隸高等工業學堂), et il est possible que ses étudiants aient pu acquérir quelques rudiments d'ingénierie urbaine. C'est en tout cas dans leurs rangs que la Compagnie d'adduction d'eau de Pékin a cherché, dès sa création, à recruter du personnel qualifié. Cf. *Beijingshi dang'anguan et al., op. cit.*, p. 20-21. Le rôle et l'importance des ingénieurs civils chinois dans la vie du pays allait croître rapidement après la chute du régime impérial, comme l'indique Kristin Stapleton qui mentionne l'influence dont jouissait l'Association nationale de construction de routes (Zhonghua quanguo daolu jianshe xiehui 中華全國道路建設協會), fondée à Shanghai en 1921 et qui comptait déjà plus de 80 000 membres au milieu de la décennie 1920. Cf.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

La présence d'experts étrangers à Pékin est bien attestée, mais les informations à leur propos sont extrêmement lacunaires. Nous avons vu que les autorités pékinoises eurent recours à des ingénieurs japonais experts en forages de puits ¹²⁴. On sait aussi qu'elles engagèrent un ou plusieurs ingénieurs étrangers pour les guider dans la réhabilitation de la voirie de la ville, mais il n'en est fait mention qu'au détour d'un rapport de frais de l'un des bureaux de voirie où figure la mention « salaire(s) de (des) l'ingénieur(s) étranger(s) » (*waiguo gongchengshi xinshui* 外國工程師薪水) ¹²⁵. Dans le cas de la compagnie des eaux de la ville, les sources ne sont guère plus explicites. On sait simplement qu'un ingénieur danois fut engagé à l'automne 1910 pour diriger l'ensemble des chantiers en cours et se charger des questions techniques ¹²⁶.

Parallèlement aux influences et aux apports extérieurs, il est possible d'en dégager d'autres venus de Chine elle-même. Les concessions internationales de villes comme Shanghai ou Tianjin jouèrent visiblement un rôle important. Rapidement en effet, elles devinrent les vitrines du savoir-faire étranger pour les nouvelles infrastructures et la gestion urbaine. L'impact de ces innovations dans le reste du pays demeura certes limité avant le tournant du XX^e siècle, y compris dans les secteurs chinois des villes

K. Stapleton, "Yang Sen in Chengdu. Urban planning in the interior", in Joseph Esherick (éd.), *Remaking the Chinese city. Modernity and national identity, 1900-1950*, Honolulu : University of Hawaii Press, 2000, p. 96-97.

¹²⁴ Selon un encart publicitaire inséré très régulièrement dans le *Shuntian shibao*, un bureau d'ingénieurs japonais spécialisé dans le forage de puits, le Riben zaojingju 日本鑿井局, était installé dans la ruelle Nanlüshi à Dongsi pailou. Cf. par exemple *Shuntian shibao*, édition datée GX 30.7.7 (17 août 1904), p. 4.

¹²⁵ D'après ce rapport, ce ou ces ingénieurs ont œuvré sur place de 1903 à la fin janvier 1906 au moins. Cf. XJB, 477/97, env. sans date ni numéro, registre récapitulatif des frais du bureau Est de voirie pour la période allant de GX 29 au 12^e mois de GX 31. Après cette date, rien ne permet de croire qu'ils continuèrent à travailler sur place.

¹²⁶ Cf. *Beijingshi dang'anguan et al., op. cit.*, p. 75-76.

concernées, mais elles marquèrent progressivement les esprits, en particulier parmi les élites chinoises de ces mêmes centres urbains. L'intérêt que leur a porté le *Shenbao*, un des grands porte-parole des franges sociales réformistes à l'époque, en témoigne. Au début des années 1880 des articles commencèrent à paraître qui décrivaient l'état lamentable du réseau de communications du pays, en prenant notamment l'exemple du trajet entre Shanghai et Pékin. Des propos critiques sur ces sujets continuèrent d'être publiés dans les années suivantes, souvent flanqués de descriptions des succès occidentaux dans les mêmes domaines. Il arriva même que des textes exposant en détail les techniques les plus avancées fussent proposés aux lecteurs, comme à la fin de 1893, lors de la présentation d'un projet de réaménagement d'une partie de la voirie de la concession de Tianjin ¹²⁷.

D'autres textes, présentés plus haut, qui parurent au cours de la première moitié des années 1890 exposaient sans ménagement l'état lamentable de la voirie de Pékin et de ses environs. L'image négative de la ville qu'ils véhiculaient n'a pas eu d'effet concret immédiat, mais elle a certainement contribué à entretenir l'idée parmi les élites locales que la capitale souffrait d'un retard inexcusable en termes d'aménagement urbain par rapport à des métropoles telles que Tianjin et Shanghai. Cette idée, et sans doute aussi le sentiment de honte qui l'accompagnait, explique au moins en partie la frénésie de travaux publics qui saisit Pékin dès le lancement des réformes.

Au cours des années *xinzheng* en effet, les grandes villes ouvertes au commerce international furent érigées au rang de modèle pour le projet de réaménagement de la capitale. Ainsi, lorsque Hu Yufen traça les grands traits des nouvelles institutions auxquelles il proposait de confier la responsabilité de la gestion locale, il s'inspira explicitement de la situation de

¹²⁷ Pour les premiers articles, cf. *Shenbao*, 26 juillet 1880, 12 et 31 août 1881. L'article consacré au réaménagement de la voirie de la concession de Tianjin est paru le 1^{er} novembre 1893.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

Shanghai, en particulier pour les travaux publics ¹²⁸. Plus important pour notre propos, c'est là également que les pouvoirs publics pékinois cherchèrent des hommes aptes, à leurs yeux, de prendre en charge le projet envisagé. En 1903 par exemple, ils surent attirer Wang Yijun 王以雋 à la capitale pour le nommer à la tête du premier bureau de voirie de la ville. D'après les quelques informations biographiques disponibles, Wang avait servi pendant diverses périodes au sein de l'administration provinciale du Jiangsu, à la fin du XIX^e siècle, avant d'être appelé à la tête du service de la voirie de Shanghai, poste qu'il occupa plusieurs années. L'expérience qu'il avait acquise dans le domaine de l'ingénierie urbaine au cours de ces années de contacts privilégiés avec les initiatives occidentales en faisait un candidat idéal pour diriger les travaux à Pékin. Sans nécessairement être directement à l'origine des innovations présentées plus haut, il est certain qu'il en aura facilité l'introduction. De toute évidence, c'est à Wang Yijun et à d'autres hommes partageant le même profil, mais dont les sources n'ont pas toujours gardé la trace, que la capitale chinoise dut une bonne part de son réaménagement au cours de ces années ¹²⁹.

La deuxième question que pose cet important effort de réhabilitation de la voirie pékinoise tient à son coût. Les sources d'archives permettent de calculer au centime près la somme nécessaire à quelques opérations isolées, y compris le prix des matériaux et de la main d'œuvre. En revanche,

¹²⁸ Cf. Hattori Unokichi (éd.), *Pekin shi*, p. 230-231.

¹²⁹ Sur Wang Yijun, cf. en particulier MZB, 530/188, requête non datée adressée par Wang au président du ministère de la Police demandant à être muté au sein du ministère lui-même. Les sources donnent aussi les noms des trois autres principaux responsables des bureaux de voirie, mais sans jamais fournir d'informations biographiques à leur sujet. L'un des trois, nommé Wang Yian 王以安, lui aussi venu de Shanghai, appartenait fort probablement à la même famille que Wang Yijun, et était peut-être même son frère. Tous deux travaillaient à la tête du bureau de voirie Ouest. Cf. les nombreux documents portant leurs deux signatures *in* XJB, 477/97 par exemple.

une estimation fiable des fonds engagés pour l'ensemble des travaux est pratiquement impossible à fournir, aucun document récapitulatif n'ayant à ma connaissance été conservé jusqu'à nos jours. La même incertitude prévaut lorsqu'il s'agit de déterminer quelle fut l'extension totale des travaux. Dans les pages qui suivent, je vais tenter d'indiquer ce qu'on peut dire sur ce dernier point avant d'aborder l'aspect financier proprement dit ¹³⁰.

L'extension des travaux

Les sources d'archives montrent qu'entre 1903 et 1911 les opérations touchèrent pratiquement tous les principaux axes des villes intérieure et extérieure. Les voies d'accès aux portes furent toutes remises en état, à l'exception, semble-t-il, de celles qui conduisaient aux portes Zuoan et Youan dans la ville extérieure, très peu utilisées à l'époque. Les artères transversales qui reliaient l'est à l'ouest de la ville furent elles aussi réhabilitées, de même que la route qui menait de la porte Xizhi au palais du parc Yihe, à proximité de Haidian. Sa reconstruction fut d'ailleurs confiée à un bureau de voirie particulier (Xizhimen wai lugongju 西直門外路工局) ¹³¹. La longueur cumulée de ces divers secteurs peut être estimée à environ 65 km ; dans la ville elle-même, elle devait avoisiner 55 km. Cela donne une idée de l'ampleur de la campagne, surtout lorsqu'on garde à l'esprit qu'elle ne se limitait pas à la seule remise en état des chaussées.

¹³⁰ Ces données sont fournies à titre indicatif. Elles sont basées uniquement sur les interventions pratiquées sur les grandes avenues de la ville et ne tiennent pratiquement pas compte des travaux secondaires, souvent effectués en marge de ceux-ci.

¹³¹ Sur ce bureau spécial, cf. XJB, 477/224-2. Quelques rares documents montrent par ailleurs que des travaux eurent également lieu dans la ville impériale. Cf. MZB, 530/161, communication du département des travaux publics du ministère des Affaires civiles, datée XT 2.3.16.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

La part de ce qui a été effectivement réalisé avant la chute du régime ne peut être estimée que de façon approximative. Au printemps 1903, Shanqi 善耆 (1863-1921), membre du clan impérial mieux connu sous son titre de prince Su 肅 et qui cumulait à l'époque le commandement de la gendarmerie et la présidence de la toute nouvelle Direction générale des travaux publics et de la police ¹³², estimait à près de 90 *li* la longueur des travaux à effectuer dans la seule ville intérieure, soit 45 km environ. Au milieu du mois de janvier 1906, le bureau de voirie Est annonça avoir achevé plus de 14 km de chaussée nouvelle dans la ville intérieure. En postulant qu'un effort comparable avait également été mené à bien dans l'ouest de la ville intérieure, cela impliquerait qu'à cette date, les deux tiers des travaux envisagés au départ auraient donc été terminés ¹³³.

Les sources indiquent que les opérations sur les derniers secteurs de la ville intérieure (les secteurs 8, 9 et 10) étaient encore en cours durant 1907, mais elles ne permettent pas de connaître clairement la date de leur fin. La présentation d'un projet de réfection d'un 11^e secteur, vers la fin 1907 ou le début 1908, tend à indiquer qu'ils étaient alors achevés ¹³⁴. Cette hypothèse est étayée par le détail des travaux inclus dans le 11^e sec-

¹³² Pour quelques bribes d'informations biographiques, cf. Arthur Hummel (éd.), *Eminent Chinese of the Ch'ing Period* (ci-après *ECCP*), 2 vol., Washington, D.C. : United States government printing office, 1944, vol. 1, p. 281. On sait que Shanqi entretenait de bonnes relations avec les représentants du gouvernement japonais à l'époque et qu'il fut un proche de Yuan Shikai 袁世凱 (1859-1916).

¹³³ Pour l'estimation de Shanqi, cf. MZB, 530/151, copie non datée du mémoire du ministère des Affaires civiles (probablement de la seconde moitié de 1906) demandant une rallonge de fonds pour les travaux. Pour les travaux effectués par le bureau de voirie Est dans la ville intérieure, cf. MZB, 486/848-3, env. n° 45 (GX 34.3^e mois), registre de comptes de ce bureau pour la période allant de GX 30.2^e mois à GX 32.fin 11^e mois.

¹³⁴ Cf. MZB, 530/159, devis non daté présentant les coûts estimés des travaux du 11^e secteur.

teur en question. À lui seul, il couvrirait une distance cumulée pratiquement équivalente à celles des secteurs traités jusque-là, ce qui conduit à penser qu'il correspondait à une deuxième phase, ne concernant plus les grands axes mais les rues ordinaires. La documentation demeurant muette sur sa réalisation effective, il faut probablement considérer que les travaux ne furent finalement pas lancés avant l'hiver 1911-1912.

Ainsi, sur la base de la documentation disponible, il semble légitime de penser qu'entre 1903 et la fin 1908 l'ensemble des travaux prévus dans la ville intérieure fut mené à bien, ce qui correspond à la construction d'une quarantaine de kilomètres de chaussée nouvelle, flanquée de trottoirs et d'égouts. Pour la ville extérieure, on est contraint à plus de conjectures. Les travaux y débutèrent plus tard (printemps 1906) et furent d'une envergure plus restreinte du fait de la différence dans la densité d'urbanisation entre les deux parties de la ville. Les cinq secteurs recensés dans les sources couvraient les trois principaux axes nord-sud partant des portes Xuanwu, Zhengyang et Chongwen, ainsi que la grande artère est ouest reliant les portes Guang'an et Guangqu. Cumulées, leurs longueurs respectives devaient se situer entre 10 et 15 km. Le premier secteur fut achevé au début de l'automne 1906 ; pour les autres, il est impossible de dater la fin des travaux. On sait qu'ils étaient toujours en cours en 1907 et s'achevèrent fort probablement en 1908 ¹³⁵.

¹³⁵ Cf. MZB, 530/187, qui contient une longue série de rapports hebdomadaires sur l'avancement des travaux par les deux bureaux de voirie. Ils couvrent les années 1906 et 1907. Pour la fin des travaux du premier secteur (entre les portes Zhengyang et Yongding), cf. XJB, 477/224-1, env. n° 35 (GX 33.5^e mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles).

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

Le coût de la campagne de travaux et les questions de financement

En l'absence de rapport financier récapitulatif, seuls les versements successifs destinés à couvrir les frais des travaux en cours permettent d'en estimer le coût global. À quatre reprises, entre 1902 et 1906, les autorités centrales allouèrent un montant de 200 000 taels pour cette campagne, soit 800 000 taels au total. Dans les premiers jours de janvier 1907, le ministère des Finances confirma en gros ce chiffre, annonçant qu'à cette date les travaux avaient coûté en tout 770 000 taels, dont 600 000 avaient été affectés à la ville intérieure et le reste à la ville extérieure¹³⁶. L'effort financier consenti témoigne de l'importance du projet aux yeux des autorités, et ce d'autant plus qu'il fut poursuivi dans les années suivantes. Pourtant, ces chiffres éloquents dissimulent une autre réalité.

Tout au long de la campagne de travaux, ses responsables eurent en effet à faire face aux difficultés de financement caractéristiques de l'époque. La conjoncture difficile qu'affrontait le ministère des Finances le mena souvent à différer ses versements ou à les échelonner. À titre d'exemple, la deuxième tranche de 200 000 taels réclamée en 1903 par Shanqi alors qu'il était à la tête de la Direction générale des travaux publics et de la police fut versée en quatre fois entre 1903 et 1904 ; et à la fin 1905, lors du passage de témoin au ministère de la Police, cette même Direction n'avait touché que 50 000 taels sur les 200 000 du troisième versement¹³⁷. En l'occurrence, ce retard peut probablement s'expliquer par les

¹³⁶ Cf. MZB, 530/190, communication du ministère des Affaires civiles au bureau de voirie Ouest, datée GX 32.11.22, et copie d'un mémoire du ministère des Finances placée en annexe.

¹³⁷ Cf. XJB, 477/97, env. sans date ni numéro, registre des comptes du bureau de voirie pour la période allant de 1903 à la fin 1905. Le ministère de la Police fut créé en octobre 1905 pour guider la création de forces de police modernes à travers le pays. La police de la ville intérieure et celle en cours d'édification dans la ville extérieure de-

incertitudes qui accompagnèrent la création du ministère de la Police. Mais les choses continuèrent de la même façon. À la fin du mois d'avril 1906, par exemple, le ministère de la Police réclama quelque 47 000 taels aux services du ministère des Finances pour lancer les travaux sur les 2^e et 3^e secteurs de la ville extérieure. Dans un premier temps, on ne lui en versa que 25 000. Deux mois plus tard environ, la requête qu'il adressa pour obtenir les 22 000 taels restants se solda par un versement de 12 000 taels seulement, et ce n'est qu'à la fin de l'été que le solde lui fut finalement transmis ¹³⁸. Dans son mémoire du début de l'année 1906 où il présentait l'état des travaux, Xu Shichang 徐世昌 (1855-1939), premier président du ministère de la Police, avait pourtant expressément demandé que la somme totale soit remise à son ministère dans les plus brefs délais ¹³⁹.

puis l'été de cette même année furent placées directement sous sa juridiction, aboutissant au démantèlement de la Direction générale des travaux publics et de la police de la ville intérieure et à celui des censorats des cinq arrondissements et du Bureau des rues.

¹³⁸ Cf. *ibid.*, env. n° 51 (GX 34, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), demande de versement de fonds adressée par le ministère de la Police au ministère des Finances, datée GX 32.3.27, puis deux requêtes supplémentaires, respectivement datées GX 32.4intercalaire.14 et 32.7.8.

¹³⁹ Cf. XJB, 477/224-2, env. n° 10 (GX 33.5^e mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), copie du mémoire de Xu, datée GX 32.3.7. Proche de Yuan Shikai, Xu Shichang fit ses premières armes au sein du gouvernement central dans l'administration des affaires militaires. En 1905, probablement à l'instigation de Yuan, il fut choisi pour faire partie de la délégation de hauts fonctionnaires en partance pour l'étranger afin d'y étudier les systèmes politiques et institutionnels des principales puissances de l'époque. La bombe qui explosa à la gare de Pékin le jour du départ des délégués retarda le voyage de deux mois, au cours desquels Xu fut nommé premier président du nouveau ministère de la Police. En décembre, il ne figurait plus parmi les cinq représentants du gouvernement qui partirent finalement en tournée. Par la suite, il occupa des postes de premier plan jusqu'à la chute du régime, après quoi il se retira de la carrière politico-administrative, avant d'être rappelé par Yuan Shikai en 1914.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

Ces attermolements n'entravèrent jamais véritablement la bonne marche des travaux, mais ils furent une source d'inquiétude et dans certaines circonstances risquèrent même d'entraîner leur interruption momentanée¹⁴⁰. En outre, en raison de son ampleur, la campagne contribua elle-même à aggraver ces difficultés. Sous l'effet de la multiplication des chantiers, la ville connut une flambée des prix des matériaux de construction, entraînant un renchérissement des interventions envisagées. S'il est difficile de dater avec précision le début de ce phénomène, il est clairement identifié par les pouvoirs publics dès le début 1906¹⁴¹. Pour tenter d'en

Après l'échec de la restauration de l'empire et la mort de Yuan en 1916, Xu Shichang occupa la présidence de la République entre 1918 et 1922. Cf. *ECCP*, vol. 2, p. 781. Voir aussi Howard Boorman et Richard Howard (éd.), *Biographical dictionary of Republican China*, 4 vol. + 1 vol. d'index, New York : Columbia U. P., 1967, vol. 2, p. 136-140.

¹⁴⁰ La lenteur des versements par le ministère des Finances fut encore dénoncée par le bureau de voirie Ouest à l'automne 1906. Cf. XJB, 477/97, env. n° 51 (GX 34, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), communication du bureau de voirie Ouest datée GX 32.9.2. Quelques mois plus tard, au début de 1907, les responsables du bureau Est furent confrontés à une situation plus grave. Ils furent en effet contraints de déclarer un déficit de plus de 5 500 taels, du fait des retards de paiement. Pour assurer la continuité des travaux, ils durent avoir recours à un emprunt auprès d'un établissement financier de la ville, remboursable sur les fonds prévus pour le mois suivant. Pour leur éviter de s'enfermer dans une spirale d'endettement, le ministère des Finances se vit contraint de verser un supplément substantiel. Cf. MZB, 530/187, deux communications des responsables du bureau Est au ministère des Affaires civiles, respectivement datées GX 33.2.8 et GX 33.2.18.

¹⁴¹ Cf. XJB, 477/224-2, env. n° 10 (GX 33.5^e mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), copie du mémoire de Xu Shichang, datée GX 32.3.7. En 1907 encore, le bureau de voirie Est indiquait que le prix des briques avait beaucoup augmenté par rapport aux périodes antérieures (*zhuanjia dazhang* 磚價大漲). Cf. MZB, 530/187, registre de comptes de ce bureau adressé au ministère des Affaires civiles, daté GX 33.5.3.

circonscrire les effets, les autorités encouragèrent alors l'utilisation de matériaux de seconde main, récupérés en particulier sur les sites d'édifices délabrés et inutilisés. L'exemple probablement le plus spectaculaire est celui du terrain des examens, laissé pratiquement à l'abandon après l'abolition du système des examens mandarinaux à l'automne 1905 ¹⁴².

Dès la fin du mois de mai 1906, après avoir repéré les lieux, les services du ministère des Affaires civiles avertirent les responsables de la préfecture de Shuntian qu'ils allaient dépêcher sur place des hommes pour y prélever les briques venant des murs effondrés des cellules d'examen, pour les utiliser dans la reconstruction des rues. Ils prévoyaient 3 200 charrettes pour assurer le transport, ce qui donne une idée de la richesse du « gisement ». Désireuse d'édifier une école de police à l'intérieur de ses propres bâtiments, la direction de la préfecture décida de se joindre aux opérations, dont elle notifia en passant le ministère de l'Éducation (Xuebu, 學部), autre adjonction à l'édifice gouvernemental au cours des réformes. Sitôt renseigné, celui-ci prit des mesures pour tout arrêter, arguant qu'il avait déjà obtenu l'accord de l'impératrice douairière pour édifier lui-même une école à l'intérieur de l'ancien terrain, et qu'il souhaitait utiliser à cet effet les matériaux directement disponibles sur place ¹⁴³.

Bien d'autres circonstances témoignent des difficultés financières rencontrées lors de cette campagne de travaux. Ainsi, après le réaménagement de la route reliant Pékin à Haidian et à ses palais durant les premiers mois de 1906, son entretien annuel dut être pris en charge financièrement par le trésor provincial du Zhili. Quand bien même la charge incombait ré-

¹⁴² Son état laissait déjà à désirer à la fin du XIX^e siècle. Sur l'entretien du terrain et son évolution avant le début du XX^e siècle, cf. R. Magone, "Once every three years: people and papers at the metropolitan examination of 1685", thèse de doctorat, Freie Universität Berlin, 2001, p. 68-81.

¹⁴³ Cf. XJB, 477/224-1, env. n° 88 (GX 32.4interc.2), deux communications concernant cette affaire, respectivement datées GX 32.4interc.2 et 18.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

glementairement au ministère des Affaires civiles, celui-ci était alors dans l'impossibilité de l'assumer ¹⁴⁴. L'année suivante, la situation faillit se détériorer un peu plus encore lorsque le ministère des Postes et des Communications (Youchuanbu 郵傳部) annonça qu'il annulait les réductions accordées jusque-là aux organismes locaux sur le prix de transport par chemin de fer des matériaux de construction comme la chaux, destinés aux chantiers de la voirie pékinoise. L'argument avancé était que les chargements, qui provenaient essentiellement des bourgades de Zhoukoudian et de Fangshan, situées non loin à l'ouest de Pékin, endommageaient les wagons pendant le transport, si bien qu'il avait fallu munir ceux-ci d'un double fond. Il s'agissait donc de compenser le coût de ces aménagements. Après négociation entre les deux ministères, le projet fut finalement ajourné, mais il avait fait craindre le pire aux dirigeants des bureaux de voirie. Selon leurs calculs, il aurait eu pour effet immédiat de faire passer le prix de revient du *li* de chaussée reconstruite de 5 000 et quelques centaines de taels à plus de 6 000 taels, réduisant d'autant la capacité des autorités à mener le projet à terme ¹⁴⁵.

Malgré ce contexte financier instable, les responsables de la campagne réussirent à poursuivre les travaux. En certaines occasions toutefois, il leur fallut adapter les méthodes mises en œuvre. Ainsi, au printemps 1906, le niveau du prix des briques et les difficultés d'approvisionnement en matériaux de récupération les conduisit à proposer une modification de la façon de reconstruire la chaussée près de la porte Zhengyang, premier secteur des travaux dans la ville extérieure. Pour éviter un dépassement du budget et pour faire en sorte que cette portion soit terminée dans les temps

¹⁴⁴ Cf. XJB, 477/224-2, env. sans numéro ni date, communication du ministère des Affaires civiles au haut fonctionnaire responsable de la ligne de chemin de fer de Shanhaiguan, datée GX 32.6.22.

¹⁴⁵ Cf. MZB, 530/187, texte du bureau de voirie Est adressé au ministère, daté GX 33.5.26.

impartis, ils suggérèrent d'adapter les opérations à effectuer à la quantité de matériaux disponibles. En d'autres termes, on allait diminuer l'épaisseur des couches de briques et de pierres concassées qui formaient le corps de la chaussée. Au final, la réduction avoisina 10 cm. La mesure fut cependant limitée à cette seule portion des travaux. Sur le reste du secteur concerné, de même que pour les secteurs suivants, les dirigeants du bureau de la voirie affirmèrent qu'ils s'en tiendraient aux devis établis ¹⁴⁶. Compte tenu des circonstances, il est peu probable qu'ils aient réussi à tenir parole. Pour mineure qu'elle puisse paraître, cette modification souligne la nécessaire adaptation des objectifs aux ressources dont on disposait, parfois au détriment de la qualité des opérations menées.

c) Réception de la campagne

Les sources occidentales

La dernière question que nous allons aborder ici est la façon dont tous ces travaux furent considérés par les résidents de la ville. Première constatation : ce furent d'abord les sources en langues occidentales qui exposèrent les effets positifs de la campagne. Ainsi, différents témoins qui avaient connu la ville à la fin du XIX^e siècle ou lors de la révolte des Boxeurs avouent ne plus la reconnaître, à peine quelques années plus tard. Certains, tel Louis Carpeaux, regrettent d'ailleurs le « bon vieux temps » :

Je passai sous la porte Chien-Men [Qianmen] dont on refaisait la toiture endommagée par les obus lors du siège des légations et je m'engageai sur la longue chaussée conduisant à la ville chinoise. Hélas ! qu'a-t-on fait de la grande rue pékinoise si pittoresquement animée, si délicieusement sale et défoncée ?

¹⁴⁶ Cf. XJB, 477/224-1, env. n° 35 (GX 33.5^e mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), requête du bureau de la voirie Est au ministère, datée GX 32.4interc.23.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

Où sont tous ces marchands ambulants si extraordinaires devant leurs minuscules étalages de choses sans nom ?... Plus rien ne subsiste ! [...] Tout a été chassé, enlevé, abattu, nivelé. Les grandes dalles centenaires et cassées sont parties comme les petits marchands crasseux et si curieux [...]. Aujourd'hui s'allonge une large chaussée bien moderne, bien européenne, contre laquelle les petites maisons chinoises viennent s'écraser, trop fluettes pour supporter semblable perspective. Oh, les Barbares d'Occident qui, pour gagner quelque argent, ont détruit le charme unique de la grande rue pékinoise ! ¹⁴⁷

Gaston Pageot, qui voyage à travers la Chine en 1908, note sa surprise à la descente du train à Pékin :

On a peine à reconnaître la Chine, d'autant plus que les rues, autrefois des fondrières, sont aujourd'hui bien entretenues [...]. Pékin ne ressemble à aucune des cités chinoises déjà vues par nous: ce ne sont plus des rues étroites, des ruelles sales ; ce sont des grandes avenues, qui étaient autrefois d'immenses fondrières et qui sont aujourd'hui bien entretenues, voire même convenablement arrosées ! ¹⁴⁸

À l'été 1911, George Morrison, correspondant à Pékin du *Times* de Londres entre 1895 et 1912, fait quant à lui preuve d'un bel enthousiasme lors de son retour dans la ville après un voyage hors de Chine :

In Peking I find that the city is being transformed. Macadamised roads are being made everywhere: every important house is lit with electric light: the streets are lighted by electricity: there is an excellent telephone system: there is a postal service with delivery eight times a day. ¹⁴⁹

¹⁴⁷ Cf. L. Carpeaux, *Pékin qui s'en va*, Paris : A. Maloine, 1913, p. 58-59.

¹⁴⁸ Cf. N. Boothroyd et M. Détrie, *Le voyage en Chine*, p. 1184-1185. L'ouvrage de Gaston Pageot est intitulé *À travers les pays jaunes*, et a été publié à Paris (Bibliothèque des auteurs modernes) en 1909.

¹⁴⁹ Cf. Lo Hui-min, *The correspondence of G.E. Morrison*, 2 vol. (1895-1912 et 1912-1920), Cambridge : Cambridge U. P., 1976, vol. 1, p. 614. À peine douze ans plus tôt,

Dernier exemple enfin, Henri Borel, qui décrit le Pékin de la fin de la décennie *xinzheng* dans des termes très similaires :

In Peking one can see better than in any city of the south how much reform has been achieved in a few years, especially during the last four years. The streets used to be full of puddles in which one risked breaking his neck ; in the evening they were scarcely lighted by the paper lanterns, and very often unsafe as well. Everywhere there was dirt and water and a population hostile to the foreigner and to all foreign novelties. Now they are busy macadamising the roads, steam rollers are everywhere at work, the entire city has electric light, telephone wires are hung.¹⁵⁰

Bien qu'elles soient souvent nuancées par les descriptions que font ces mêmes auteurs de l'état des rues secondaires et des ruelles¹⁵¹, ces louanges contrastent de façon saisissante avec le discours unanimement négatif des années antérieures. À leur manière, elles témoignent des transformations effectives introduites au cours de ces années de réformes, et en

Morrison était bien moins enthousiaste, comme le montre la lettre (*ibid.*, p. 116) qu'il adressa en mars 1899 à Ethel Bell, épouse de C. Moberly Bell, le directeur du *Times* : "Peking is the filthiest city in the world, that is generally admitted. After a little rain the streets are impassable except in a cart. [...] There are no amusements. The place usually swarms with concession hunters, men of more or less bad reputation."

¹⁵⁰ Cf. H. Borel, *The new China. A traveller's impressions*, traduit du hollandais par C. Thieme, London : Fisher Unwin, 1912, p. 126 et 131-132.

¹⁵¹ Voici comment Louis Carpeaux rend compte d'une visite qu'il effectua dans un quartier pékinois « traditionnel » à la même époque (*Pékin qui s'en va*, p. 59-61) : « Ce coin de Pékin [Caishikou] est un assemblage extraordinaire de ruelles étroites d'une saleté bien chinoise. Dans certains carrefours existent en plein vent des urinoirs publics, auges en pierre chaque jour vidées sur les poussières des rues avoisinantes. [...] Partout c'est la même saleté repoussante, la même odeur nauséabonde. Ici c'est vraiment abusif et je comprends la terreur qu'ont du choléra les habitants de pareils quartiers : tous doivent succomber en temps d'épidémie. »

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

particulier de l'amélioration significative des conditions de la voirie dans la capitale du pays.

Les obstacles et les tensions exposés dans les sources d'archives chinoises

Au-delà des informations détaillées dont elles fourmillent et qui elles aussi montrent l'étendue des initiatives prises dans ce domaine, les sources d'archives chinoises ne véhiculent pas le même enthousiasme. Leur lecture permet d'appréhender en filigrane certaines tensions suscitées par la campagne de travaux. Une fois accomplie, l'amélioration de la qualité des rues et des égouts, tant vantée par les observateurs occidentaux, fut certainement appréciée par la majorité de la population ; mais pendant les opérations, les résidents eurent aussi à en souffrir. L'étendue des interventions de réfection entraîna par exemple de sérieuses perturbations du trafic dans la ville au gré des fermetures à la circulation des diverses portions de ses artères les plus importantes (illustration 3). Signe de ces difficultés, les responsables des bureaux de voirie obtinrent de pouvoir effectuer certaines opérations de nuit afin d'éviter d'encombrer de façon excessive les voies de circulation ¹⁵². Outre leurs répercussions au plan du trafic et de la vie économique, les travaux perturbèrent aussi la routine des déplacements impériaux dans la ville. Ainsi, au printemps 1906, les responsables des opérations sur la rue de l'extérieur de la porte Zhengyang obtinrent que le cortège officiel qui devait se rendre aux grands autels d'État situés au sud de la ville extérieure évite d'emprunter cette artère afin de ne pas endommager le nouveau revêtement à peine posé sur la chaussée. Cette subordi-

¹⁵² Le transport des matériaux d'un lieu à l'autre de la ville faisait partie des activités nocturnes autorisées. Pour des remarques sur ces efforts visant à éviter les encombrements, cf. MZB, 150/187, rapport de travaux du bureau de voirie Est pour la période allant de GX 32.7.11 à 20.

nation du trajet de l'empereur aux impératifs des travaux publics était évidemment une première dans la capitale ¹⁵³.

Ces quelques aspects apparaissent toutefois comme des désagréments mineurs en regard des destructions qui accompagnèrent la progression des travaux. Le projet pékinois n'avait certes pas l'ampleur de l'entreprise haussmannienne et n'aboutit au percement d'aucun grand axe nouveau ¹⁵⁴. En revanche, le remodelage de ceux qui existaient, et en particulier leur élargissement, nécessita de nombreux aménagements, y compris l'élimination des constructions situées sur le tracé de la nouvelle chaussée. Aux yeux des autorités, l'un des objectifs premiers de la campagne justifiait une telle mesure : il s'agissait en effet de restaurer la grandeur et la beauté de la ville tout en rendant ses rues plus praticables au trafic. Comme le souligne Louis Carpeaux dans le passage cité plus haut, les premières victimes de cette situation furent les petits commerçants dont les étals étaient installés sur le bord des rues, sinon sur la chaussée elle-même ¹⁵⁵. De nombreux magasins ou habitations en dur qui, au fil des années, s'étaient peu à peu agrandis en empiétant sur la voie publique firent égale-

¹⁵³ Cf. XJB, 477/224-1, env. n° 35 (GX 33.5° mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), requête du bureau de voirie Est au ministère, datée GX 32.3.16.

¹⁵⁴ À l'inverse des grands travaux engagés à Pékin depuis une dizaine d'années, qui ont opportunément trouvé dans la préparation des Jeux olympiques de 2008 une justification supplémentaire.

¹⁵⁵ Les marchés couverts construits au cours de ces années près des portes Dong'an, dans la ville intérieure, et Guang'an, dans la ville extérieure, étaient entre autres prévus pour accueillir ces petits commerçants. Le prix de location des emplacements à l'intérieur de ces marchés en aura toutefois détourné plus d'un de l'idée de s'y installer. Pour leurs règlements de fonctionnement, cf. Tian Tao et Guo Chengwei (éd.), *Qingmo Beijing chengshi guanli fagui* 清末北京城市管理法規 (Règlements datant de la fin des Qing sur l'administration de la ville de Pékin), Pékin : Beijing Yanshan chubanshe, 1996, p. 197-239.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

ment les frais de cette politique, de même que des édifices aux usages variés, parmi lesquels des temples et des locaux d'associations ¹⁵⁶.

À l'exception des étals édifiés dans les rues, qui devaient être entièrement démontés, les sources montrent que dans une majorité des cas, la destruction des bâtiments visés ne fut que partielle. Seules les parties qui gênaient la progression des travaux, au niveau de la chaussée ou des égouts, étaient vouées à la démolition. Par ailleurs, les édifices privés ne furent pas les seuls pris pour cible, loin s'en faut. De nombreuses infrastructures publiques connurent le même sort, et c'est probablement la gendarmerie qui paya le tribut le plus lourd : une part considérable du réseau de guérites et de postes de garde dont elle était responsable disparut des rues de la ville, en particulier dans la ville extérieure. Les bannières et l'administration de la Maison impériale perdirent aussi beaucoup d'édifices, en partie ou en totalité ¹⁵⁷. À sa façon, cette circonstance illustre elle aussi la transformation de l'équilibre des pouvoirs dans la ville au début du siècle, en soulignant la perte d'influence des principales instances impériales qui avaient traditionnellement joué un rôle central dans la vie et la gestion de la capitale. D'autres organismes importants firent également les frais du projet de réaménagement de Pékin, tel le siège de l'administration du Clan impérial (Zongrenfu 宗人府) : pour les besoins de

¹⁵⁶ Cf. entre autres XJB, 477/224-1, env. n° 35 (GX 33.5^e mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), requête du bureau de voirie Est au ministère, datée GX 32.4interc.25 ; env. n° 40 (GX 33.5^e mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), notification adressée par le ministère de la Police au commissariat central de la ville intérieure, datée GX 32.4.6 ; env. sans date ni numéro, requête du bureau de voirie Ouest au ministère, datée GX 32.3.15, ou notification adressée par le ministère à la gendarmerie, datée GX 32.4interc.5. Voir aussi MZB, 530/187.

¹⁵⁷ Cf. XJB, 477/224-2, env. n° 10 (GX 33.5^e mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), communications entre ces divers organismes, datées du 4^e mois lunaire de GX 32. Voir aussi XJB, 477/224-1, documents de l'enveloppe sans date ni numéro mentionnés à la note précédente.

l'élargissement d'une des rues qui le bordaient, un flanc de son mur d'enceinte fut démoli et la superficie du terrain qu'il occupait fut rognée sur une profondeur de plus de 10 m. Les bâtiments détruits avaient beau avoir été vidés, on touchait là à l'un des symboles du régime instauré par la dynastie mandchoue ¹⁵⁸. Quelques années auparavant, une telle intervention aurait été inimaginable.

L'ampleur exacte de toutes ces démolitions est impossible à établir. L'annuaire des forces de police de la ville extérieure pour 1906 indique que, sur la portion de rue allant du pont Zhengyang jusqu'à l'entrée de la rue Dazhalan, 49 bâtiments furent affectés, dont trois furent totalement détruits. Pour le secteur de travaux qui couvrait l'avenue descendant de la porte Xuanwu jusqu'au carrefour de Caishikou, leur nombre s'élevait à 80. Enfin, entre ce dernier lieu et le carrefour de Zhushikou, à l'est, il atteignait 196 ¹⁵⁹. Au total, sur ces trois tronçons, 327 édifices furent en partie ou entièrement démolis. L'Annuaire des forces de police de la ville extérieure indique, quant à lui, que dans cette partie de la ville 113 bâtiments furent entièrement détruits et 725 autres partiellement touchés au cours de l'année 1906, ce qui laisse entrevoir l'importance des interventions à l'échelle de la

¹⁵⁸ Son importance sur le plan administratif était toutefois limitée. Pour les travaux effectués, cf. XJB, 477/224-1, enveloppe sans date ni numéro, série de documents établie sur les deux mois allant de GX 32.7.15 à GX 32.9.13. Il fallut du temps aux autorités locales avant de pouvoir procéder à la démolition prévue car une partie des édifices concernés ne relevait pas de l'administration du Clan impérial, selon les dires de ses responsables. Le commissariat central de la ville intérieure dut donc enquêter pour déterminer à quelle autre instance administrative ils appartenaient, en l'occurrence au ministère de la Fonction publique.

¹⁵⁹ Cf. XJB, 477/224-1, env. n° 35 (GX 33.5° mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), requête du bureau de voirie Est au ministère, datée GX 32.4interc.25 ; env. sans date ni numéro, requête du bureau de voirie Ouest au ministère, datée GX 32.3.15, et communication du commissariat central de la ville extérieure au ministère, datée GX 32.4interc.2.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

ville entière ¹⁶⁰. Si les sources ne témoignent d'aucune manifestation ouverte d'hostilité à ces mesures de la part des propriétaires des bâtiments en question, elles signalent en revanche que ces interventions provoquèrent quelques rancœurs.

Pour les édifices publics, les opérations n'allèrent pas toujours sans complications, alors même que la sanction gouvernementale aurait dû aplanir les difficultés. Ainsi, la gendarmerie semble avoir été réticente à abandonner ses possessions, comme le montrent les diverses plaintes adressées au ministère par les responsables des bureaux de voirie et par les forces de police, soulignant la lenteur avec laquelle elle daignait s'occuper de ces questions ¹⁶¹. Mais les tensions furent probablement plus grandes lorsqu'il s'agissait de magasins ou d'habitations privés. En conséquence, au cours du printemps 1906, le ministère de la Police ordonna au commissariat central de la ville extérieure de procéder à un recensement précis de tous les lieux gênant les travaux et faisant l'objet d'une procédure de démolition complète ou partielle pour les trois secteurs de Dazhalan, Caishikou et Zhushikou. Le personnel dépêché sur place devait d'abord vérifier l'opportunité des destructions, mais aussi classer chaque lieu concerné en

¹⁶⁰ Cf. *Jingshi waicheng xunjing zongting diyici tongji shu* 京師外城巡警總廳第一次統計書 (Premier annuaire du commissariat central de la ville extérieure), Pékin, 1906, p. 42ab.

¹⁶¹ Les services de la gendarmerie mettront par exemple plus d'un mois et demi pour répondre aux sollicitations du bureau de voirie Ouest, qui cherchait à obtenir leur aval en vue de quelques démolitions. En désespoir de cause, les responsables du bureau se tourneront vers le ministère de la Police pour faire passer le message directement. Cf. XJB, 477/224-2, env. n° 10 (GX 33.5^e mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), requêtes du bureau de la voirie datées GX 32.3.24, GX 32.4.15 et GX 32.4interc.5. À cette dernière date, le ministère adressera une communication à la gendarmerie, lui indiquant les lieux posant problème et lui intimant de procéder aux travaux elle-même. Cf. XJB, 477/224-1, env. sans date ni numéro, communication du ministère à la gendarmerie, datée GX 32.4interc.5.

fonction des conséquences effectives que les opérations entraîneraient pour son propriétaire. La grande majorité des bâtiments touchés étant des commerces, les trois catégories de classement adoptées reflétaient les effets des démolitions sur leur activité. La première correspondait à une perte complète d'activité (*shiye* 失業), la deuxième à une perte partielle (*shao shiye* 少失業) et la dernière à aucune perte d'activité (*wei shiye* 未失業)¹⁶².

La documentation n'indique pas explicitement sur quelles mesures déboucha cette enquête, mais c'est probablement sur la base de ce recensement que les autorités locales mirent sur pied un système de dédommagement des personnes lésées dont témoigne l'Annuaire des forces de police de la ville extérieure. La rareté des informations ne permet pas de le décrire en détail. On sait simplement que, dans les cas les plus sérieux (ceux qui nécessitaient un déménagement), les pouvoirs publics allouaient aux familles un nouveau terrain où s'installer (*ji di* 給地) ou alors les indemnisaient à hauteur du prix du bâtiment d'origine (*ji jia* 給價)¹⁶³.

L'existence de ce dispositif d'indemnisation ne masque toutefois pas l'essentiel : au cours de ces années, la réhabilitation du réseau de voirie de la capitale fut imposée à la population sans véritable concertation¹⁶⁴. On

¹⁶² Cf. XJB, 477/224-2, env. n° 10 (GX 33.5° mois, réarchivée par le ministère des Affaires civiles), deux communications du commissariat central de la ville extérieure adressées au ministère de la Police, respectivement datées GX 32.4interc.22 et GX 32.5.9.

¹⁶³ Cf. *Jingshi waicheng xunjing zongting diyici tongji shu*, p. 42ab. Les cas d'indemnisation ne sont toutefois pas nombreux : l'annuaire n'en recense que 17 pour l'année 1906.

¹⁶⁴ Les autorités locales en charge de la campagne n'hésitèrent pas non plus à s'attaquer aux résidences des étrangers lorsqu'elles gênaient les travaux. Mais en l'occurrence, elles durent faire preuve de retenue, comme l'illustre l'affaire du mur extérieur de la propriété habitée par George Morrisson, sur la rue Wangfujing. Une avancée de celui-ci empêchait la construction du nouveau trottoir aux normes voulues. À partir de l'été 1905, les responsables des travaux adressèrent diverses lettres à Mor-

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

pourrait évidemment y voir la permanence du type d'autorité qui s'exerçait sur la capitale impériale depuis des siècles, alors que l'État et ses organismes ne laissaient à l'expression des intérêts de la population que la portion congrue. Il ne faudrait pourtant pas négliger deux aspects importants. En premier lieu, le recours à des procédures de dédommagement était inédit sur le plan local et illustre la nouvelle approche de la prise en charge de l'espace urbain ; la faiblesse des montants est probablement à mettre en rapport avec les difficultés financières que connaissaient alors les pouvoirs publics.

Deuxièmement, le caractère volontariste de ce réaménagement témoigne de l'état d'esprit du moment. L'objectif tel qu'il apparaît dans les documents de l'époque était double : il s'agissait de moderniser la capitale du pays pour en faire, à terme, l'égale des autres métropoles internationales, mais aussi de s'atteler à cette tâche pour le bien de la communauté urbaine dans son ensemble¹⁶⁵. Les promoteurs de la campagne, sorte

raison pour lui demander l'autorisation de procéder à la démolition de la partie du mur qui faisait obstacle (et prévoyant qu'elle serait reconstruite à leurs frais à la distance correcte). Morrison ayant quitté la ville pour un long périple, les demandes demeurèrent sans réponse. Des missives furent également échangées à ce propos avec un des conseillers de l'ambassade britannique ainsi qu'avec un proche de Morrison résidant à Pékin. Morrison ne répondant pas à ces courriers, personne n'osa donner son accord aux travaux. Près d'un an plus tard, en désespoir de cause, le ministère de la Police adressa une lettre officielle à l'ambassadeur anglais pour lui indiquer qu'avec ou sans accord préliminaire de l'intéressé les travaux seraient effectués au cours du mois de mai 1906. Compte tenu de l'enthousiasme avec lequel Morrison devait décrire le nouvel état de la ville cinq ans plus tard, il y a peu de raison de penser qu'il se serait opposé à la mesure. Pour l'ensemble de cette affaire, cf. XJB, 477/150, env. n° 29 (GX 32.3.17).

¹⁶⁵ Voir par exemple MZB. 150/186, copie non datée d'une requête de Wang Daxun adressée au ministère à propos de la réfection des rues de la capitale et de l'instauration d'une taxe sur les véhicules pour financer en partie les travaux.

d'avant-garde de la modernisation du pays ¹⁶⁶, estimaient œuvrer pour le bien commun. S'il leur fallait prendre en compte diverses formes de résistance, ils considéraient de leur devoir de ne pas les laisser entraver le bon déroulement des travaux et, d'une façon plus générale, leur effort de « civilisation » (*wenming* 文明). Inutile de préciser que ce discours justifiant l'action administrative par le progrès et l'avancée vers la modernité était lui aussi une nouveauté à l'époque...

Au terme de cette présentation, certains aspects de cet épisode de l'histoire de l'édilité pékinoise méritent d'être retenus. Le premier, non des moindres, est le résultat concret de la campagne de réhabilitation des infrastructures de voirie de la ville. En moins d'une décennie, il a été possible aux autorités locales de redresser au moins partiellement une situation en tous points désastreuse, héritée du demi-siècle précédent marqué, au mieux, par des interventions marginales sur le réseau. Pour la majorité des Pékinois, l'expérience quotidienne de la ville était à coup sûr largement différente à la chute de la dynastie des Qing de ce qu'elle avait pu être à la veille de la rébellion des Boxeurs. Malgré les tensions et les oppositions auxquelles ils ne manquèrent pas de donner jour, on peut donc affirmer que les travaux engagés durant les années 1902-1912 débouchèrent sur une amélioration sensible de la qualité de la vie dans la ville. Compte tenu des circonstances, ce n'est pas le résultat le plus négligeable des réformes menées dans la capitale du pays.

On retiendra aussi l'esprit dans lequel tout cela s'est déroulé. Les années *xinzheng* à Pékin furent une période d'intense mobilisation des acteurs locaux. Le volontarisme qui caractérise la décennie au sein des instances administratives est d'autant plus frappant à Pékin qu'il succède à cinquante années d'attentisme, au cours desquelles l'action des organes de gestion

¹⁶⁶ Rien ne permet d'affirmer qu'ils se considéraient comme l'avant-garde, mais le ton de leurs discours sur ces questions incite à le penser.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

locale s'est trouvée largement neutralisée par les difficultés objectives auxquelles était confronté le gouvernement, notamment au plan financier, et par l'atmosphère politique du moment, peu propice aux initiatives novatrices. Ce volontarisme, dont on ne saurait trop insister sur les liens qu'il entretient avec l'extraordinaire dynamisme affiché par une part significative de la population au cours des années les plus sombres de la crise de la seconde moitié du XIX^e siècle par le biais d'initiatives philanthropiques de toutes sortes ¹⁶⁷, témoigne de la vitalité qui animait encore l'appareil d'État à l'extrême fin de l'ère impériale, au niveau local aussi bien que central. Ce trait contraste de façon singulière avec le tableau généralement brossé en la matière pour la fin des Qing.

Enfin, on retiendra qu'avec le passage aux réformes, Pékin ne fait pas que rattraper son retard en termes de qualité des infrastructures urbaines. À l'instar des autres métropoles du pays, et en contraste avec la majorité des zones rurales, la ville s'engage résolument à l'époque dans une quête de modernité, se projetant vers l'avenir. Il ne s'agissait pas seulement de la réfection et de la « macadamisation » des rues – prélude à l'essor de moyens de transport tels que le pousse-pousse, la bicyclette et l'automobile –, mais aussi de l'extension significative des réseaux d'adduction d'eau et d'électricité, de la transformation des parcs et autels impériaux en parcs publics et, point d'orgue du mouvement, de

¹⁶⁷ La documentation disponible témoigne d'une collaboration souvent étroite entre les responsables de la plupart de ces initiatives et les représentants de l'État. Cette forme de collaboration fut le ferment du réformisme à venir, beaucoup de personnes qui s'investirent à l'époque dans le mouvement philanthropique en venant progressivement à réaliser la nécessité de transformer le mode de gouvernement local (et celui du pays dans son ensemble). Après le tournant du XX^e siècle, elle devint le ciment des réformes, fondant le soutien de la population au processus de réformes dans son ensemble (sinon à chacune des initiatives des autorités). Pour plus d'éléments sur le rôle de la population dans les affaires locales à la fin du XIX^e siècle, cf. L. Gabbiani, *op. cit.*, p. 290-295.

l'établissement d'une compagnie de tramways au milieu des années 1920 ¹⁶⁸. En choisissant de doter leur capitale de ces marqueurs de la modernité urbaine, les édiles pékinois avaient pour objectif premier de rétablir sa grandeur d'antan, gage de son affirmation au plan national et international. Dans cette perspective, la campagne de réhabilitation des infrastructures de voirie menée dans les premières années du XX^e siècle figure à la fois comme la première phase de ce mouvement et comme le signal de son lancement.

Les réformes apportées au cours de ces années au dispositif d'administration de la ville contribuèrent elles aussi à cette projection vers l'avenir. Le remodelage des instances de gouvernement local, leur unification sous le contrôle d'instances gouvernementales civiles, l'approche nouvelle de la gestion de l'espace urbain, exemplifiée par le rééquilibrage des interventions et des investissements entre les deux parties de la ville et par la recherche active d'un mode de collaboration avec la population, sont autant d'éléments qui annoncent la création d'une forme municipale de gouvernement local. Effective à compter de 1914, elle devra attendre la fin des années 1920 pour s'affirmer véritablement ¹⁶⁹.

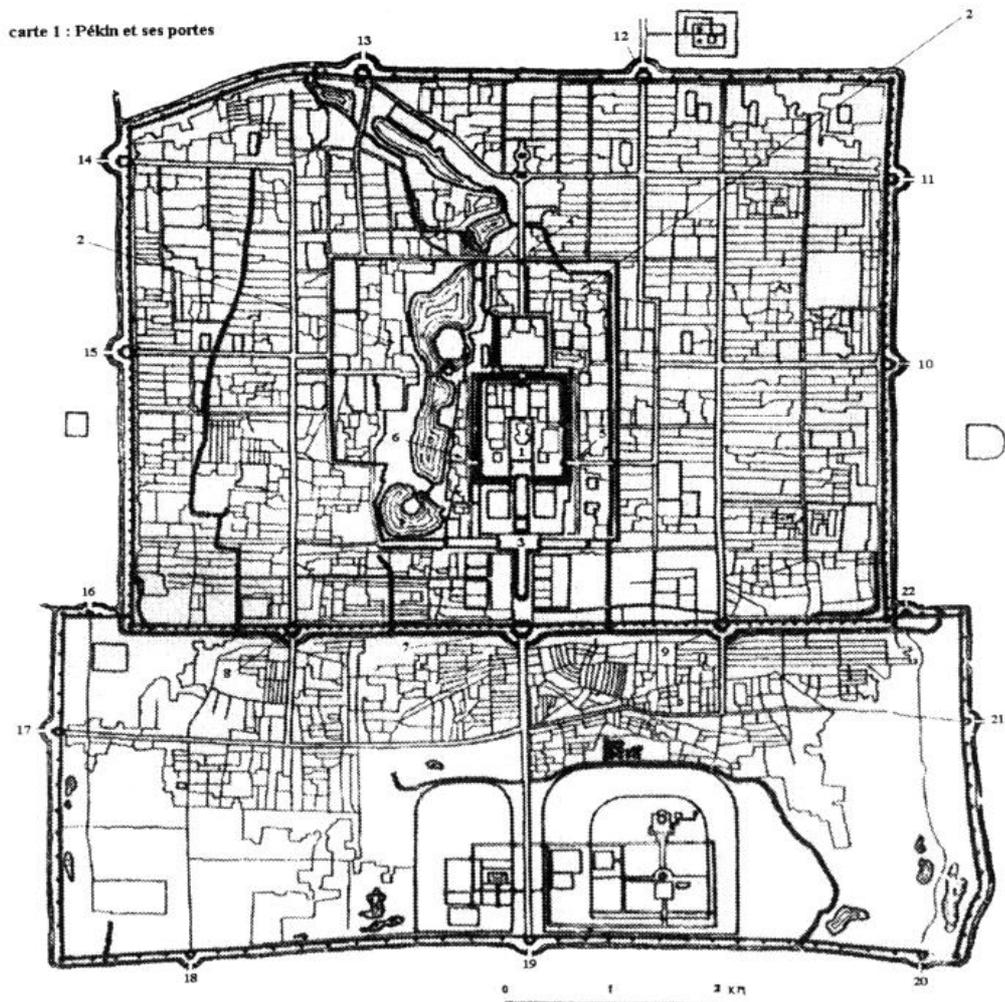
La transformation profonde à laquelle les années *xinzheng* ont donné lieu en termes de pouvoir effectif sur la ville tournait radicalement le dos à

¹⁶⁸ Sur ces questions, cf. entre autres David Strand, *Rickshaw Beijing: city people and politics in the 1920s*, Berkeley : University of California Press, 1989, en particulier les chapitres 1 et 2, et Shi Mingzheng, "From imperial gardens to public parks. The transformation of urban space in early 20th century Beijing", *Modern China*, vol. 24, n° 3 (1998), p. 219-254.

¹⁶⁹ Pour la création du Conseil municipal de Pékin en 1914, cf. Shi Mingzheng, "Beijing transforms: urban infrastructure, public works and social change in the Chinese capital, 1900-1928", p. 39-44. Pour son évolution au cours des années suivantes, cf. D. Strand, *op. cit.*, chap. 9 ; pour son rôle après le déplacement de la capitale à Nankin en 1928, voir Madeleine Yue Dong, "Defining Beiping. Urban reconstruction and national identity, 1928-1936", in J. Esherick (éd.), *op. cit.*, p. 121-138.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle

ce qu'avaient été les formes traditionnelles de pouvoir au niveau local, centrées sur des agences étroitement liées aux souverains mandchous. Elle explique la dissociation, nettement perceptible au cours de la décennie, entre les nouveaux organismes de gouvernement de la ville et le régime impérial ; ce processus a puissamment contribué à affaiblir le régime au cœur même de sa capitale et à préparer son effacement sans remous au cours de l'hiver 1911-1912.

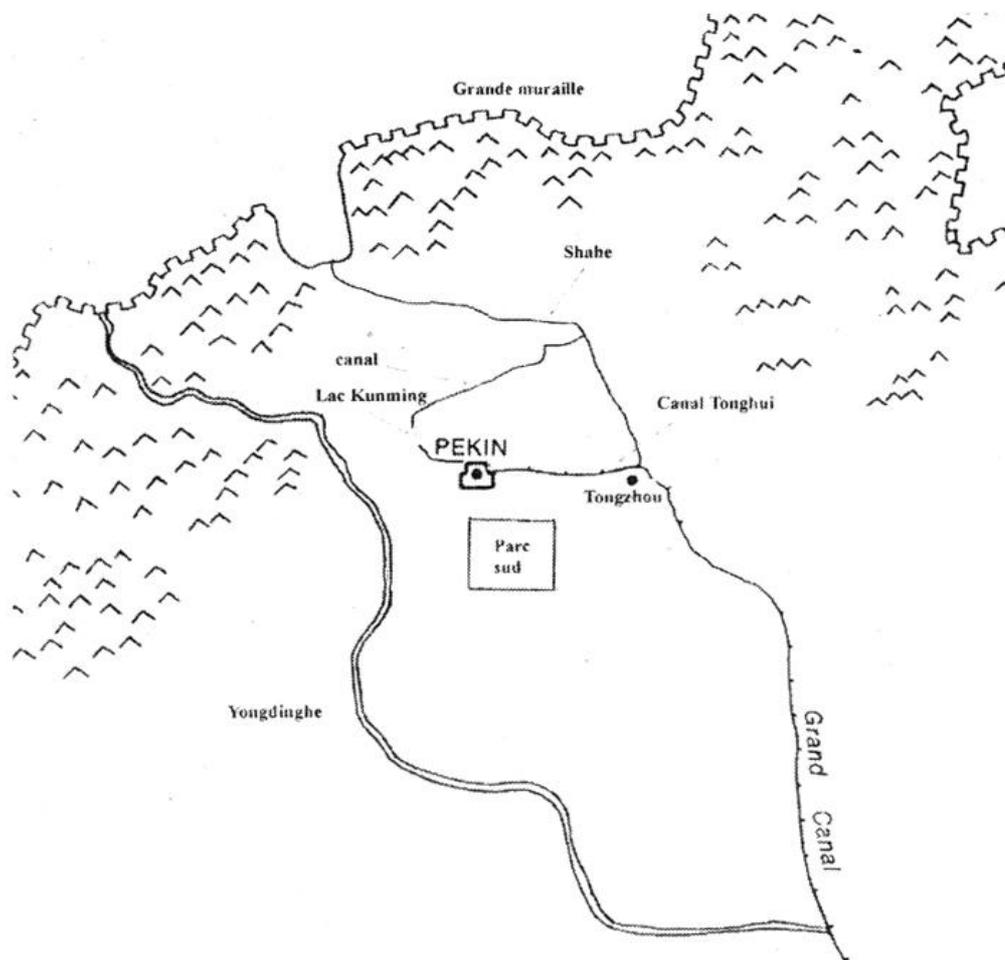


- | | |
|------------------------------------|--------------------|
| 1. Cité Interdite | 12. porte Anding |
| 2. ville Impériale | 13. porte Desheng |
| 3. porte Tian'an | 14. porte Xizhi |
| 4. porte Di'an | 15. porte Fucheng |
| 5. porte Dong'an | 16. porte Xibian |
| 6. porte Xi'an | 17. porte Guang'an |
| 7. porte Zhengyang (aussi Qianmen) | 18. porte Youan |
| 8. porte Xuanwu | 19. porte Yongding |
| 9. porte Chongwen | 20. porte Zuozan |
| 10. porte Chaoyang | 21. porte Guangqu |
| 11. porte Dongzhi | 22. porte Dongbian |

fond de carte : Steinhardt, 1990, p. 3

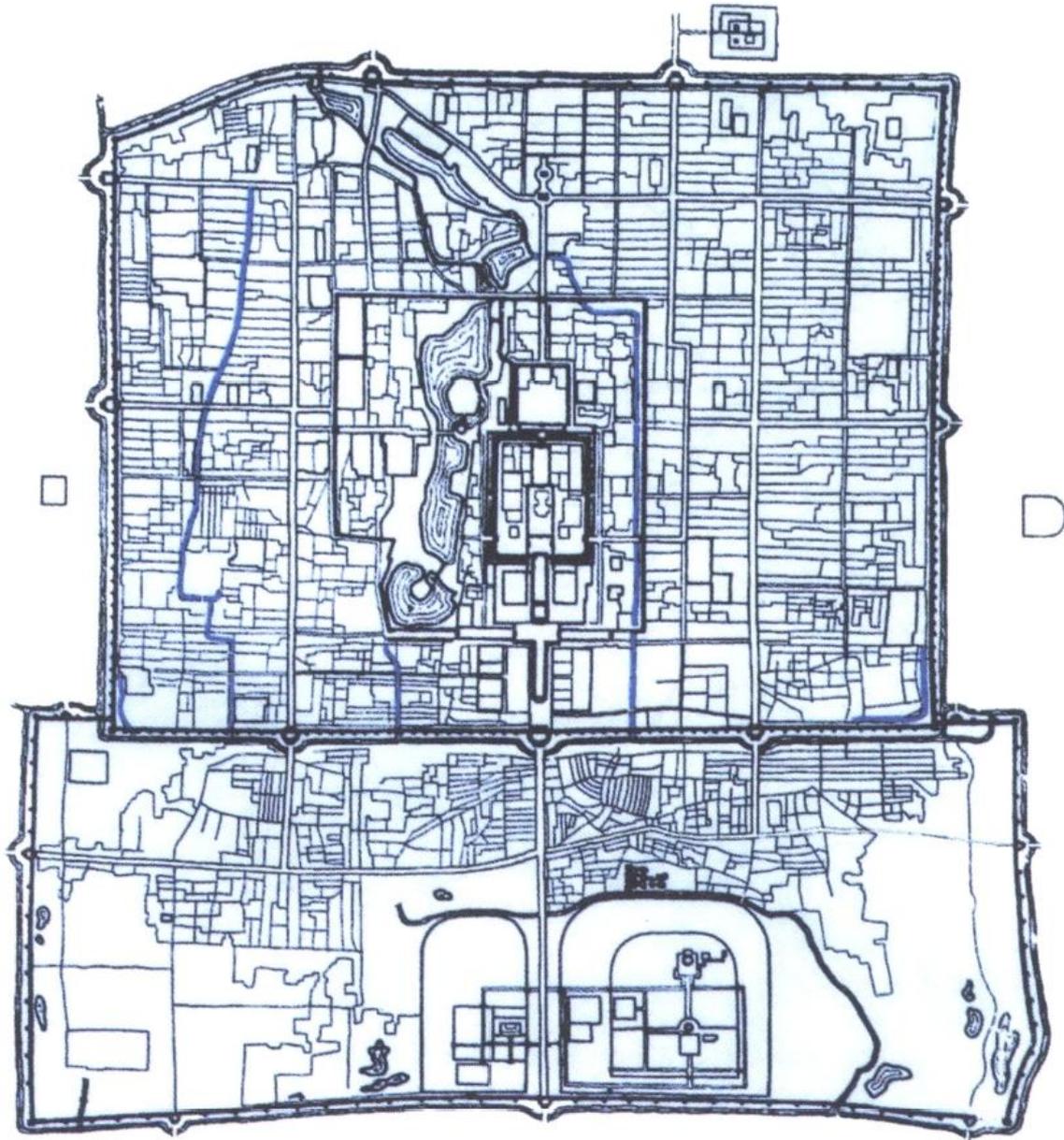
Carte 1 : Pékin et ses portes

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle



Carte 2 : Les canaux d'amenée et d'évacuation des eaux de Pékin

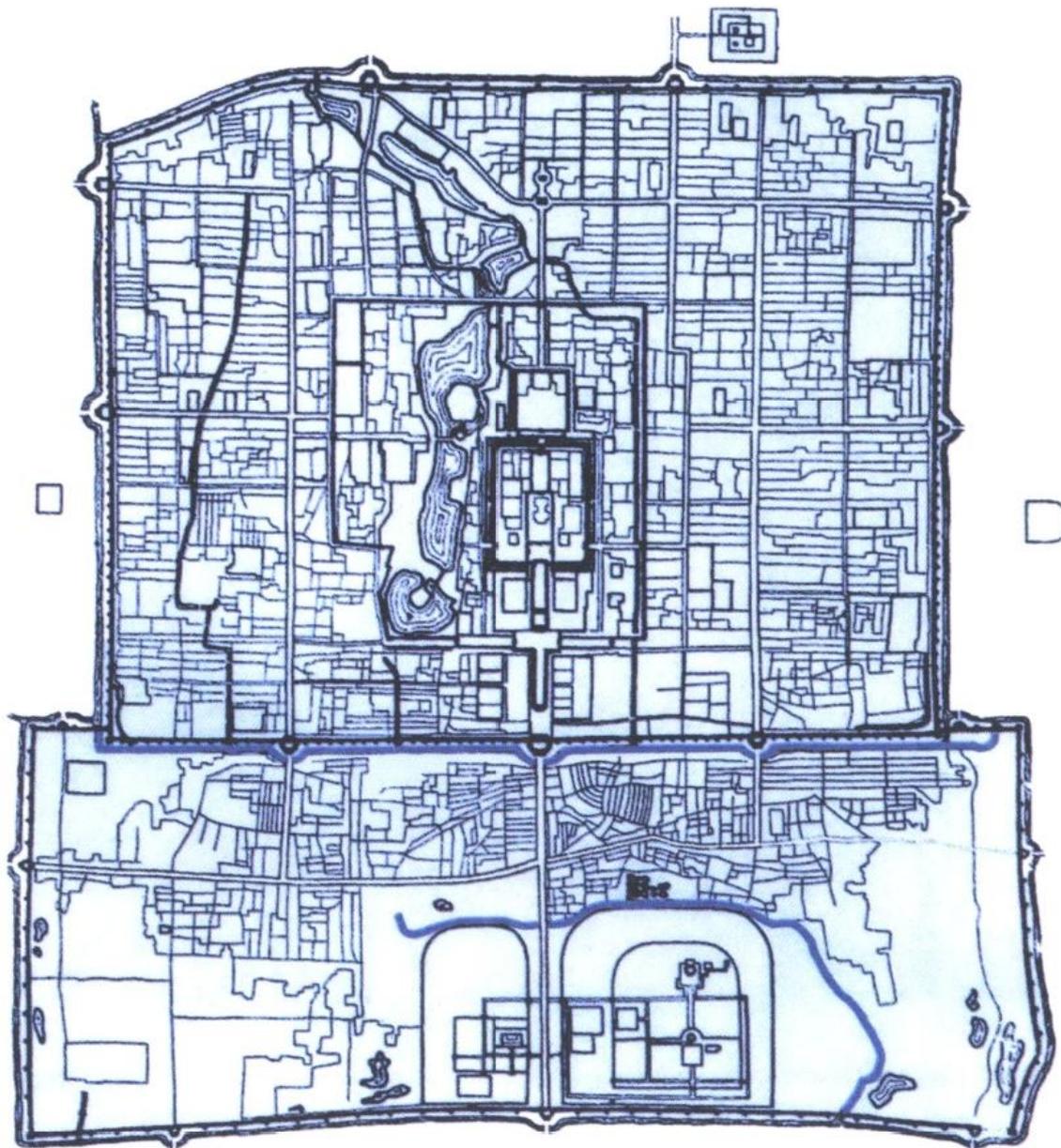
fond de carte : S. Naquin, *Millenarian rebellion*.



Carte 3 : les égouts collecteurs de la ville intérieure

fond de carte : N. Steinhardt, *Chinese imperial city planning*.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle



Carte 4 : les égouts collecteurs de la ville extérieure

fond de carte : N. Steinhardt. *Chinese imperial city planning*.



Carte 5 : les collecteurs et les égouts de la ville intérieure, carte de la fin du XIX^e siècle

source : Li Xiacong, « Beijing cheng diyu jiegou qishi lun » (Réflexions sur l'occupation de l'espace dans le vieux Pékin). Je remercie les responsables du bureau de l'École française d'Extrême-Orient de Pékin d'avoir accepté que cette carte soit reproduite ici.

Illustration 1 : Les rues de Pékin à la fin du XIX^e siècle.

La réhabilitation de la voirie de Pékin au début du XX^e siècle



Vue (probable) de l'extérieur de la porte Chongwen, orientation au sud, vers 1870 (anon.)

source : Régine Thiriez



Rue non identifiée (phot. 1872 par John Thomson,
in John Thomson, *Through China with a camera*, 1890.

source : Régine Thiriez

Illustration 2 : Un rouleau compresseur mécanique à Pékin

Luca Gabbiani

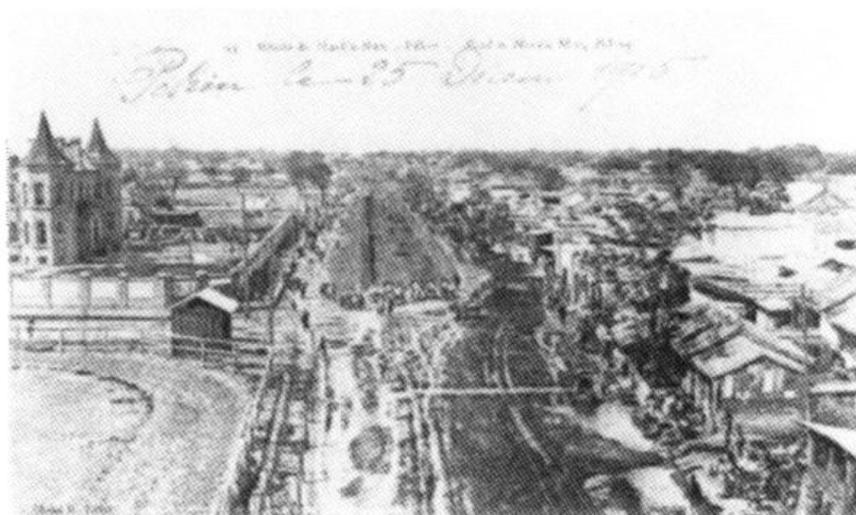


Ketteler Pella. — Ketteler Memorial Pella.

Vue de l'arche commémorative en l'honneur du baron von Ketteler, érigée sur la rue de Chongwenmen. On remarquera l'état de la rue ainsi que le lampadaire, sur la gauche, contre lequel est appuyée une bicyclette. Au centre, un rouleau compresseur mécanique.

source : Collection Régine Thiriez, carte postale (anon.).

Illustration 3 : Les conséquences des travaux sur le trafic



Carte postale offrant un vue des travaux, probablement à l'intérieur de la porte Chongwen. On remarquera le passage du trafic sur la droite de la rue et la préparation de la nouvelle chaussée.

source : Collection Régine Thiriez, carte postale par R. Tillot, envoyée en 1905.

Résumé

Luca GABBIANI, À la recherche du lustre d'antan : la réhabilitation de la voirie de Pékin pendant la première décennie du XX^e siècle

Cet article est construit en deux parties. La première est consacrée à une présentation de la structure du réseau de voirie de la ville de Pékin sous les Qing (1644-1911) : extension du réseau, notamment des égouts, et spécificités de son mode d'entretien, en particulier l'inégalité de traitement instaurée par les souverains mandchous entre les villes intérieure et extérieure. On analyse ensuite ce qui peut expliquer l'état très dégradé du réseau à la fin du XIX^e siècle, et d'abord l'effondrement des capacités financières du gouvernement central à partir de 1850. La seconde partie décrit les efforts consentis au début du XX^e siècle pour rendre son lustre à la ville. Le très riche corpus d'archives consacré à la réhabilitation des rues et des égouts permet de suivre l'évolution des travaux, de signaler les innovations techniques et les difficultés rencontrées. Il permet aussi d'éclairer la période d'un jour nouveau, en témoignant du dynamisme des instances centrales et locales, pour la plupart nées des importantes réformes institutionnelles engagées à la suite du désastre des Boxeurs (1900).

Abstract

Luca GABBIANI : In search of old Beijing: the reconstruction of urban infrastructures in Beijing during the first decade of the XXth century

This article has two parts. The first presents the structure of Beijing streets and sewers under the Qing (1644-1911) and describes the main characteristics of their every day administration, focusing on the unequal treatment between the inner and the outer cities by the Manchu rulers. At the end of the XIXth century, urban structures were widely considered in a state of complete disrepair, mostly because of the disastrous financial situation of the central government from 1850 onwards and its dedication to other priorities on the political fronts. The efforts made from the beginnings of the XXth century to restore Beijing's old *grandeur* form the second part. Relying on the very rich corpus of archives produced during the campaign of rehabilitation of the streets and sewers of the city, it pinpoints at technical innovations and problems encountered. It also sheds a new light on the period, revealing new dynamics of the central and local authorities, most of which were directly related to the important institutional reforms implemented in the aftermath of the Boxer rebellion (1900).