



ISSN 1776-2669
ISSN en ligne 2260-6483

Synergies Chine n° 18 - 2023 p. 201-209

Représentation de la ville de Canton dans les récits des voyageurs français au XIX^e siècle

MENG Qingya

Université des Études étrangères du Guangdong, Chine
mengqingya@hotmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-7486-9038>

Reçu le 07-02-2023 / Évalué le 22-03-2023 / Accepté le 02-04-2023

Résumé

Canton, tout au long du XIX^e siècle, demeure une destination populaire pour des commerçants européens, y compris des Français. Aux yeux de ces derniers, cette ville ressemble à une capitale internationale reconnue pour son dynamisme commercial. Canton vit sans interruption de jour comme de nuit. Ville au travail dans la journée, elle est aussi la cité des réjouissances jusqu'au lever du soleil. En nous appuyant sur des récits de voyage publiés entre 1833 et 1886, nous chercherons à interroger la représentation de la ville de Canton selon deux temporalités, le jour et la nuit, telle qu'elle apparaît à travers les regards des voyageurs dans les écritures viatiques du corpus.

Mots-clés : récits de voyage en Chine au XIX^e siècle, écriture viatique, Canton

19世纪法国人旅华游记中的广州城书写

摘要：作为重要通商口岸，19世纪的广州城成为了西方人来华的主要目的地之一。在法国人眼中，这座城市是一个向海而生的国际大都市。在白天，广州城内的商贸活动无比繁荣，而到了夜晚，则有各类节日庆典在此轮番上演。一言蔽之，这是一座全天都充满活力，永不停歇的城市。本文以1833年至1886年间出版的5部法国人旅华游记为研究对象，旨在阐释其中与19世纪广州城相关的书写及印象。

关键词：19世纪法国人旅华游记；游记文学；广州城

Representation of Canton in the travel writings of French travelers in the 19th century

Abstract

Throughout the 19th century, Canton remained a popular destination for European traders, including the French. In the eyes of the latter, the city resembled an international metropolis known for its commercial dynamism. Canton was alive day and night. A city of work during the day, it is also a city of revelry until sunrise.

Based on travel writings published between 1833 and 1886, we aim to examine the representation of the city of Canton in the 19th century, both during the day and at night, as seen through the eyes of travelers in the travel writings of the corpus.

Keywords: trip to Canton, travel writing, viatical writing

Introduction¹

À partir du XIX^e siècle, nombreux sont les voyageurs français à entreprendre de longs voyages de plusieurs mois, souvent difficiles et périlleux, par terre ou par mer, pour aller à la rencontre d'une « Chine rêvée ». Qu'ils soient marchands, antiquaires, militaires, scientifiques, botanistes, médecins ou diplomates, tous ces voyageurs ont en commun d'avoir publié à leur retour un récit de voyage.

Le corpus des récits viatiques en Chine pour le XIX^e siècle comprend plus d'une centaine d'ouvrages écrits en français. Dans le cadre de cette étude, nous avons retenu un corpus de cinq récits qui relatent un long périple maritime entre la France et la ville de Canton, publiés entre 1833 et 1886², ayant à la fois une valeur historique et littéraire.

Les voyageurs décrivent la cité portuaire de Canton³, dans la Chine du sud, comme un espace hors norme qui ressemble à « une ruche en travail où se fabriquent et se vendent tous les objets connus de la Chine » (Duret⁴, 1874 : 155) et où l'on peut acheter toutes sortes de choses, notamment des porcelaines, des soieries, des thés, des épices et des antiquités. Les voyageurs français, qui débarquent sur le port de Canton, sont stupéfaits de découvrir l'immensité de la rade⁵ submergée par des milliers d'embarcations, des petites jonques mais aussi de gros navires de commerce venus de toute l'Europe. Il y a tellement de bateaux qu'on ne peut même plus voir la surface de l'eau.

Selon les voyageurs français, Canton ressemble à une ville installée à la fois sur la terre et sur le fleuve. En effet, ils voient, d'un côté, la « ville flottante » avec les milliers de jonques où s'entassaient les familles de pêcheurs les plus démunies qui travaillent aussi pour assurer les transports de marchandises ; de l'autre, sur la terre ferme, s'étend un vaste espace composé de bâtiments résidentiels, de bureaux, d'ateliers, de commerces, d'entrepôts et de petites boutiques où s'activent toute la journée les Cantonais. Sur les hauteurs de la ville, sont érigées les plus belles demeures, propriétés des mandarins et celles des hauts fonctionnaires, ainsi que les bâtiments de l'administration impériale.

En confrontant les différentes écritures de notre corpus, notre étude vise à interroger la représentation de la ville de Canton, selon deux temporalités, le jour et la nuit, telle qu'elle apparaît à travers les regards des voyageurs. Cette approche nouvelle s'inscrit dans la continuité de différentes publications chinoises consacrées aux récits de voyage entre le XVI^e et le XVIII^e siècle.

1. La ville, de jour

Les premiers bateaux à vapeur entre l'Europe et la Chine assurent des liaisons maritimes à partir de 1837. Au départ des ports français de Brest, Toulon, Lorient, Saint-Malo, Dieppe, Nantes, Marseille, des bateaux à voile et à vapeur vont faire route, pendant plusieurs mois de traversée sur les mers, vers le port de Macao, puis celui de Canton, distant du premier de 140 kilomètres environ. À la fin du siècle, c'est le port de Marseille qui assurera les liaisons maritimes entre la France et les ports de Shanghai, Hong-Kong, Macao et Canton⁶.

Après avoir dépassé l'île du Tigre⁷, « ainsi nommée », écrit l'Inspecteur des douanes françaises Jules Itier⁸, « à cause de la silhouette d'un tigre accroupi qu'offre le double mamelon de son sommet rocheux » (Itier, 1848 : 6), le regard du voyageur est surpris par les innombrables flottilles composées de petits et gros bateaux qui forment la fameuse « ville flottante ». Tous les étrangers arrivant en bateau dans la rade de Canton sont impressionnés par l'effet d'embouteillage que produisent ces milliers d'embarcations placées côte à côte sur la vaste étendue maritime.

Le 31 octobre 1844, Itier écrit que leur navire est encore à une demi-heure de la ville, mais « déjà les bateaux de toute grandeur et de toute forme se pressent et embarrassent son cours » (Itier, 1848 : 8). Selon le Capitaine Laplace⁹, le navire à bord duquel il se trouve, doit se frayer lentement un chemin « au milieu de ces bâtiments et d'une foule d'embarcations chinoises qui se croisaient dans toutes les directions » (Laplace, 1833 : 102). Ce même voyageur décrit la « rivière de jonques » qui s'étend tout au long de l'une des deux voies de la Rivière des Perles¹⁰, « la plus fréquentée par les embarcations chinoises et par celles des bâtiments européens qui ont des relations continuelles avec la ville » (Laplace, 1833 : 104).

La « ville » constitue le mot-clé pour signifier un tel lieu dans lequel fusionnent l'espace maritime et l'espace terrestre. Dès lors, dans le regard des voyageurs, il n'y a plus qu'une seule ville qui s'étend de la rade aux zones urbaines transformées, comme nous allons l'indiquer maintenant, en un immense espace marchand.

Depuis la deuxième moitié du XVIII^e siècle, l'administration impériale interdit aux voyageurs étrangers de circuler librement à l'intérieur de Canton. Puis à partir

de 1757, ces derniers sont confinés dans le quartier des affaires dénommé le quartier des *factoreries* construit en bordure de la Rivière des Perles. Sur un petit territoire de 400 mètres de long, se dressent treize bâtiments à deux étages, d'un style architectural très différent de celui de l'architecture traditionnelle chinoise, et loués aux Européens par de riches commerçants de Canton. Les factoreries sont des immeubles juxtaposés les uns à côté des autres, chacun hissant son drapeau national : Danemark, Espagne, France, les États-Unis, Suède, Grande Bretagne, Allemagne, Grèce, Hollande. Les premières illustrations non signées datant du début du XIX^e siècle concernant ce quartier des factoreries montrent une bande de terre inculte avec seulement six arbres qui se dressent entre les immeubles et les berges. Mais, plus tard vers 1840, on peut voir que des jardins d'agrément bordent désormais la Rivière des Perles. Enfin, le long du quai, il y a des appontements pour que les barques et les voiliers puissent accoster¹¹.

Au premier regard, le Capitaine Montfort¹² note que ces demeures « frappent l'œil du voyageur dès le jour de son débarquement » (Bell, 1860 : 127) ; elles ressemblent à « d'immenses corps de logis très propres à l'emménagement des marchandises, mais, du reste, fort peu gais (...) comme tous les entrepôts qui ne sont pas des bazars, et paraissent fort tristes à habiter » (Bell, 1860 : 127). Quant au voyageur Itier, il remarque plus particulièrement la factorerie américaine qui « occupe un bel édifice de construction européenne, faisant face au midi et à la rivière dont il est séparé par un vaste jardin fort bien soigné » (Itier, 1848 : 6). Selon Laplace, ébloui par « ces maisons magnifiques recouvertes de terrasses » (Laplace, 1833 : 102), les factoreries « ont un air d'aisance agréable à la vue » (Laplace, 1833 : 131). Cependant tous les écrivains-voyageurs décrivent la vie monotone et ennuyeuse qui s'y déroule à l'intérieur. En effet, les conditions de vie des agents commerciaux européens, régies par les autorités impériales, sont contraignantes. De fait, ces derniers doivent résider à l'intérieur des factoreries, privés de leurs familles qui n'ont pas le droit de venir vivre à Canton. Trois fois par mois, ils peuvent aller visiter le quartier des Pagodes ainsi que le jardin Chen situés sur la rive opposée de la Rivière des perles. Ce sont leurs seules distractions.

Mais, ce quartier des factoreries va subir trois incendies dévastateurs, le premier en 1822, le second en 1841 et un dernier en 1856, alors que les bâtiments avaient été reconstruits. Après cet événement, les autorités de Canton accordent le droit aux Européens de se regrouper sur la petite île de Sha-Mian naguère marécageuse et impraticable, d'une superficie environ 0,3 km². Ce lieu va devenir progressivement une concession partagée entre les Anglais et les Français, après la Seconde guerre de l'opium, abritant quelque 900 Européens.

2. Canton, une ville marchande

Les récits des voyageurs français témoignent de l'importance de l'activité de commerce. Celle-ci avant 1856 se développe à l'intérieur de l'espace des factoreries qui englobe aussi quelques rues marchandes baptisées par les Anglais : Old-China-street, New-China-street, Bath-street, Physic-Street. En 1843, Itier remarque que ces rues « sont remplies de marchands en relations d'affaires avec les Européens » (Itier, 1848 : 12). Old-China-street et New-China-street qui rappellent un peu les passages couverts que l'on peut voir à Londres ou à Paris, sont les mieux achalandés en matière de curiosités et d'antiquités chinoises.

Itier est abasourdi par la profusion des objets vendus par les marchands cantonnais (Itier, 1848 : 29) : il remarque aussi ce trait typique des rues marchandes où chacune est déterminée par un corps de métier (Itier, 1848 : 131). Il y a donc la rue des antiquités, celle des artisans, celle des relieurs de livres, celle des vitraux mais aussi celle des merciers, celle des bouchers, celle des poissonniers, celle des bistrotts, etc.

Finalement, d'après les récits des voyageurs français, la destruction des factoreries entraînent une expansion des activités commerciales, ce qui crée une sorte d'immense marché à ciel ouvert avec des boutiques tenues par leur propriétaire qui attend patiemment la venue des clients.

Laplace remarque que dans cette ville « tout y annonce l'industrie la plus active » (Laplace, 1833 : 136). Les rues commerçantes accueillent « des flots d'un peuple qui fait un tapage assourdissant » (Laplace, 1833 : 140). Le voyageur a du mal à circuler « au milieu de cette multitude de marchands ambulants qui annoncent leurs marchandises par des cris différents, mais également durs et baroques » (Laplace, 1833 : 140). Ces premiers éléments descriptifs correspondent à la représentation de la ville de Canton en plein jour. La nuit, tout semble différent.

3. Canton, la nuit

Une fois la nuit venue, après la fermeture des commerces, alors que la rivière des Perles « coule heureuse à l'air libre, tandis que la lune étend sur ses flots son éventail d'argent » (Jametel, 1886 : 240), les Cantonais rejoignent alors la « ville de bateaux » (Laplace, 1833 : 163) écrit Laplace qui précise que le fleuve se métamorphose en un spectacle de sons et de lumières assuré par ces milliers d'embarcations qui brillent de mille feux grâce aux très grands nombres de lanternes allumées.

Le fleuve est recouvert « d'une multitude infinie de lumières » (Laplace, 1833 : 164) et les restaurants flottants tous éclairés « retentissent des sons baroques de la

musique chinoise » (Laplace, 1833 : 164). Dans la nuit, sur les barques, on mange, on danse, on boit, on chante, on fume de l'opium, etc. La fête de la Lune est célébrée une fois par mois par les Cantonais. Les voyageurs étrangers deviennent alors les spectateurs d'une nuit particulière « avec le bruit d'une multitude d'instruments et les clameurs de la foule, dont les bords du fleuve sont couverts » (Laplace, 1833 : 164). Les feux d'artifice éclatent de tous les côtés et comme l'écrit le voyageur Laplace « le jour seul peut mettre un terme à ces bruyantes réjouissances » (Laplace, 1833 : 164).

Selon les voyageurs français, la nuit semble symboliser le temps de la fête, y compris celui des fêtes religieuses. Itier a pu assister à l'une d'elles, à dix heures du soir, précise-t-il. Il décrit une rue « ornée de lustres de cristal, garnis de lampes fumantes » (Itier, 1848 : 120); il voit « une estrade entourée de mannequins en papier, de grandeur colossale, représentant des demi-dieux guerriers » (Itier, 1848 : 120). Il voit aussi que, par moments, « des bonzes viennent y brûler des papiers dorés et chanter des cantiques tandis que de nombreux orchestres attirent la foule des spectateurs de Boudha » (Itier, 1848 : 120).

Musiques, danses, festins dans les restaurants, la rade de Canton accueille toutes sortes de lieux de plaisirs, parmi lesquels les fameux *bateaux-fleurs* ; le terme désigne ces petits bateaux conçus et décorés pour y accueillir des activités de prostitution et de fumeries d'opium. On y voit des musiciennes, des danseuses, des prostituées, soit les femmes les plus misérables de la ville. À ce sujet, selon notre corpus de récits de voyage, on voit que les écrivains-voyageurs associent ces femmes prostituées à des images de débauche et de vice. En Europe au XIX^e siècle, la prostituée désigne une figure féminine opposée à l'idéal de la femme bourgeoise, perçue comme la « putain vénérienne, alcoolique, phtisique et dégénérée [qui] apparaît comme le symbole de toutes les menaces qui s'exercent sur le corps social » écrit l'historien français Henri Corbin (Corbin, 1982 : 482).

Les récits de voyage ont en commun de montrer la ville flottante de Canton dans la nuit comme un lieu de débauche. Le voyageur français Jametel¹³ est le seul auteur du corpus qui évoque « la rue des bateaux de fleurs ».

Il raconte que le voyageur étranger peut pénétrer dans l'un de ces bateaux-fleurs qu'à la condition d'y avoir été invité par un mandarin, sachant que chaque bateau « ne peut donner asile qu'à une seule société » (Jametel, 1886 : 230). D'après son récit, ces bateaux changent leur décor entre le jour (pendant lequel ils transportent les marchandises) et la nuit.

Jametel a bien du mal à reconnaître ces deux pièces « sales et sombres » (Jametel, 1886 : 230) qu'il avait vues le matin, et qui le soir sont illuminées par

« deux lustres de lampes à pétrole, (...) [qui]répandent un flot de clarté. Sur les murs, d'innombrables petits miroirs, aux formes bizarres, se renvoient l'un à l'autre la lumière, après l'avoir considérablement augmentée » (Jametel, 1886 : 230). Les meubles changent aussi entre le jour et la nuit car il faut le soir pour les clients « des sièges confortables qui facilitent l'extase de l'opium » (Jametel, 1886 : 231). Autrement dit, « un bateau de fleurs vu de nuit ne ressemble guère à ce qu'il est vu de jour. Autant l'un est triste, solitaire, autant l'autre est rempli de bruit et de mouvement » (Jametel, 1886 : 231) admet Jametel.

Finalement, le cadre nocturne de la rade de Canton justifie un faux air de fête ; au-delà des milliers de lanternes allumées sur les barques, le voyageur Jametel reconnaît que sa visite « aux bateaux de fleurs fut une déception » (Jametel, 1886 : 245). Il précise qu'un restaurant de nuit, « avec ses orgies féminines, est le même partout, sur la rivière des Perles ou sur le boulevard des Italiens » (Jametel, 1886 : 246). La métamorphose est donc une illusion de la nuit. Le fonctionnement de Canton ne change pas entre le jour et la nuit. Le seul mouvement qui peut apparaître, c'est celui d'un déplacement des activités de la terre sur l'eau et vice versa. Ce que le voyageur pourrait considérer comme un spectacle de divertissement n'est jamais que la poursuite d'activités commerciales qui se sont produites sur la terre ferme dans la journée. Danseuses, chanteuses, musiciennes, prostituées illustrent l'exploitation de la misère des femmes reléguées avec leurs familles, sur les bateaux-fleurs.

Dans ce contexte, la nuit, pour le voyageur étranger, ne signifie ni la peur, ni l'effroi, ni même le mystère, encore moins la rêverie. Ce qui fait la nuit à Canton, c'est un spectacle composé de lumières et de lieux de festins.

Conclusion

Cette étude montre que les récits des voyageurs français témoignent d'une double image à propos de Canton, une ville qui ressemble à une ruche le jour et qui se métamorphose en une féerie de sons et de lumières la nuit. Plus précisément, la ville de Canton est représentée de jour comme une cité travailleuse et marchande, mais la nuit, c'est une cité de débauche. Les regards des voyageurs français mettent en relief le fait que les classes sociales les plus pauvres qui vivent sur l'eau ou sur les berges du fleuve, sont constamment en train de travailler de nuit comme de jour.

Ce qui peut être souligné, c'est ce fait que l'écriture viatique à Canton confère très peu de place aux émotions personnelles des voyageurs, ce qui n'est pas le cas, par exemple, des récits romantiques de voyageurs français comme Chateaubriand

ou Nerval. Cette écriture vise essentiellement à reproduire un regard objectif pour tenter de restituer le réel et uniquement le réel. Dans ce sens, il s'agit donc d'un espace littéraire dans lequel la fictionnalité ne semble pas pouvoir advenir.

Bibliographie

- Corbin, A. 1982. *Les filles de noce*. Paris : Flammarion.
- Duret, T. 1874. *Voyage en Asie*. Paris : Michel Lévy frères.
- Bell, G. 1860. *Voyage en Chine du Capitaine Montfort*. Paris : Librairie nouvelle.
- Itier, J. 1848. *Journal d'un voyage en Chine en 1843, 1844, 1845, 1846*. Vol. 2. Paris : Dauvin et Fontaine.
- Jametet, M. 1886. *La Chine inconnue*. Paris : J. Rouam.
- Laplace, C. 1833. *Voyage autour du monde par les mers de l'Inde et de la Chine*. Tome 2, Paris : Imprimerie nationale.

Notes

1. Cet article fait partie du projet de recherche « Représentation de la ville de Canton dans les récits des voyageurs français au XIX^e siècle » (GD22XWW01) subventionné par Guangdong Planning Office of Philosophy and Social Sciences [广东省哲学社会科学规划2022年度学科共建项目 “19世纪法国人旅华游记中的广州书写研究”, 项目编号: GD22XWW01].
2. Présentation du corpus des récits viatiques : *Voyage autour du monde par les mers de l'Inde et de la Chine*, tome 2 de Cyrille Laplace (1833), *Journal d'un voyage en Chine en 1843, 1844, 1845, 1846*, volume 2 de Jule Itier (1848), *Voyage en Chine du Capitaine Montfort* de Georges Bell (1860), *Voyage en Asie* de Théodore Duret (1874) et *La Chine inconnue* de Maurice Jametet (1886).
3. Canton est le seul port chinois qui est autorisé par l'empereur à faire du commerce avec les occidentaux (1757-1842).
4. Théodore Duret (1838-1927) est un écrivain et journaliste français. Étant aussi un grand voyageur, il effectue un voyage en Asie de 1871 à 1872, qui lui permet de séjourner en Chine pendant 4 mois (février - juin 1872).
5. Une rade est « bassin naturel ou artificiel de vastes dimensions, ayant une issue vers la mer, où les navires trouvent un bon mouillage ». <https://www.cnrtl.fr/lexicographie/rade> [consulté le 06 février 2023].
6. La mise en service des premiers bateaux à vapeur sur la route de Chine à partir de 1837, puis l'ouverture du canal de Suez en 1869, réduisirent le temps de trajet d'un tiers. Mais ce n'est que dans les années 1870-1880 que le télégraphe irrigua progressivement l'Extrême-Orient.
7. « 大虎岛 » en chinois. L'île se trouve actuellement dans le District de Nansha à Canton.
8. Jules Itier (1802-1877) est un Receveur principal des douanes et photographe français. Il est nommé chef de la mission commerciale dirigée par Théodore de Lagrené, comprenant une vingtaine de personnes qui séjournent à Canton du 13 août au 24 octobre 1844 pour la négociation du traité de Whampoa.
9. Cyrille Laplace (1793-1875) est un militaire et explorateur maritime français. Il effectue plusieurs voyages en Inde, en Asie du Sud-Est et en Australie, dont deux séjours à Canton en 1830 et 1838.
10. « 珠江 » en chinois.
11. Voir Canton : *l'allée Respondentia et ses factoreries*, début du XIX^e siècle
Nantes, musée départemental Dobrée : https://static.loire-atlantique.fr/collections/oeuvresmajeures/570-2795_allée_respondentia_et_les_factories_.jpg [consulté le 06 février 2023].

12. Auguste Montfort (? - ?) est un capitaine français. Entre 1840 et 1846, il fait environs cinq voyages en Chine pour effectuer des opérations commerciales avec des marchands de Canton, de Xiamen et de Nankin.

13. Maurice Jametel (1856-1889) est un diplomate et sinologue français. Diplômé de l'École des langues orientales vivantes, il est interprète à la légation de France à Pékin de 1878 à 1880, puis chargé d'affaires et gérant du Consulat de France à Hong Kong.