

## **La femme en noir sur le pont Long Biên**

Nous avons déjà parcouru le pont Long Biên.

Nous avons déjà éprouvé sa force d'attraction et de répulsion, peu de jours auparavant, comme deux d'entre nous avaient rebroussé chemin, violemment agressés par le vertige et le bruit, tandis que les autres s'élançaient et entamaient le trajet rectiligne vers la lumière brumeuse qui masquait la rive en face et le fleuve Rouge où, loin au devant, semblait à gauche le soleil et à droite montait l'orbe platine et flou de la lune – célébrée le jour même par la fête de Vu Lan. Nous avons été saisis par le fracas métallique et le trafic intense, au-dessous de nous, dans l'avenue parallèle à la rive, saisis par la fuite des deux-roues lancés à toute allure dans le couloir tout proche longeant la voie ferrée centrale, saisis aussi par ce qui se révélait lentement du fleuve, d'abord flot bourbeux charriant des ordures sur les rives, entre les restes de ville qui s'étagent depuis les zones fangeuses les plus basses, baignées d'alluvions répugnantes, jusqu'à l'orée du pont et la gare en haut (dont nous avons longuement goûté le charme, assis sur les bancs de bois à proximité des belles rampes de pierre menant à l'ancien échangeur), saisis, enfin, par la vision, tout en bas, de cette banlieue brutalement délimitée, des bâches sur les toits des maisons, des abîmes urbains gagnés par la nuit, noirceur des camions parkés, fenêtres aux éclats rouges, familles devant leur repas, entrepôts déserts, chaos de vie obscure bientôt s'ouvrant sur des lointains d'eaux beiges comme du thé au lait, d'îlots jardinés et de crépuscule tranquille.

Nous étions revenus trois jours après pour une nouvelle promenade, diurne et ensoleillée, mais non moins enivrante et rectiligne que la première. Et nous marchions sans nous hâter, du côté gauche, cette fois. Nous avons fait halte à mi-parcours, avons regardé, au-dessous du pont, l'île cultivée ou par endroits en friche, ses bananiers et ses potagers, au milieu de l'immense courant d'eau. Certains avaient descendu la longue volée de marches pour suivre les chemins entre les lopins bien entretenus, ou envahis d'herbe folle. Nous avons suivi des yeux les embarcations, entraînées par des rames commandées au pied, et observé aussi, avec d'autres spectateurs, une chose qui dérivait et que nous avons eu du mal à

identifier avant d'y reconnaître, ébahis, la tête d'un nageur luttant contre les eaux. Les cheveux clairs du sportif, habitué à cet exercice, sans doute, trahissaient un âge relativement avancé. Nous avons contemplé les étals des marchands accroupis sur les espaces ménagés à mi-pont, un peu plus larges pour faciliter leur activité ou pour accueillir les promeneurs, les rêveurs et les amoureux. Contemplé les poissons, crevettes vivantes ou fruits délicieux proposés aux passants, épluchés là, mangés de suite. À notre droite, dans le couloir qui leur est réservé, les deux roues filaient en grand nombre, en un flot dense et fluide dont nous avons déjà admiré la coordination de banc de poissons : scooters en quantité mais aussi motos, vélos ou triporteurs, parfois chargés de familles entières. Chaque fois qu'en d'autres endroits nous avons dû traverser une avenue, après une hésitation effrayée, nous nous étions élancés perpendiculairement dans ce courant et, à condition de nous montrer aussi décidés et précis dans nos mouvements que les pilotes des véhicules, avons trouvé l'interstice exact permettant d'assurer un trajet paisible jusqu'au trottoir d'en face. Ici, sur le pont, le chenal était si étroit que les deux-roues s'y pressaient sans solution de continuité, et il n'y avait d'ailleurs aucune raison de s'y risquer puisque de l'autre côté ne se trouvaient que les énormes barrières de fer interdisant l'accès à la voie ferrée.

C'est là que nous avons vu, de dos, la femme en noir. Elle marchait résolument dans le couloir des deux-roues. Elle ne faisait pas partie des imprudents affolés, des provocateurs résolus, des ivrognes inconscients, des distraits, des pressés, des aveugles ou des mal renseignés qui bravent étourdiment le danger. Elle n'était pas ivre, ni provocante, ni pressée. Elle avançait à son rythme dans le couloir des deux-roues, le long du trottoir, et nous qui y étions à l'abri l'avons rattrapée assez facilement, elle présentait un dos ferme et droit au flux des deux roues, lesquels la contournaient d'ailleurs soigneusement, souplement, malgré l'étroitesse du passage, et sans avoir à son égard le moindre geste d'impatience ou de remontrance, ni même d'étonnement.

Elle avance, ils passent. A-t-elle peur (encore plus que de la collision qu'on s'imaginerait inévitable) de la vision vertigineuse du fleuve qui s'offre de l'étroit trottoir, s'agit-il d'un exercice, d'un vœu, d'une habitude ? Impossible à dire. Mais sa démarche harmonieuse, ni lente ni rapide, son dos noir et calme, la fluidité imperturbable de la circulation autour d'elle, nullement gênée par sa présence, et aussi le contraste entre notre ébahissement et l'air parfaitement naturel

que cette situation paraît avoir pour tout autre que nous, s'inscrivent dans ma mémoire.

Mes compagnons et moi poursuivions notre chemin, à notre rythme inégal qui n'avait rien de celui de la dame en noir. Nous vaguions d'un bord à l'autre du trottoir, accélérions, revenions sur nos pas, repartions. Et nous avons fini par atteindre l'autre rive, la route, les arbres au devant de nous. La femme sûrement a continué d'avancer de son pas résolu et a disparu à nos yeux.

Le pont Long Biên, autrefois pont Paul-Doumer, a été inauguré au début du siècle dernier par celui qui portait ce nom et qui, gouverneur général de l'Indochine française, en avait confié la construction aux ingénieurs Daydé & Pillé, dans le cadre de son projet colonial de réseau ferré transfrontalier. Le nom actuel du pont est celui du quartier est de Hanôï qu'il joint aux autres districts de la ville, il signifie « dragons entrecroisés » et son origine rappelle que le pays a été aussi longtemps sous domination chinoise. Conçu pour le train, le pont est relié en son extrémité ouest à la gare de Long Biên (ga Long Biên), que dessert l'élégant petit échangeur construit au moment de l'agrandissement pour le passage des automobiles. De nos jours, le pont sert encore au train, aux motos, aux vélos, aux piétons, mais plus aux camions ni aux voitures. Long de près de deux kilomètres, il déploie, délicatement posé sur sa vingtaine de piliers de maçonnerie, une ossature rythmée, arachnéenne, de poutres métalliques qui décrivent des chevrons de tailles variables et lui dessinent un profil de montagnes russes. Sa structure de pont suspendu, en porte-à-faux, dépourvue de câbles, relève de l'exploit technique, avec ses caissons métalliques renforçant un tablier assez large pour supporter les différentes voies et charges, et sa résistance aux bombardements a confirmé la prouesse : il en a tant subi qu'il a perdu un grand nombre de ses arches, mais malgré ces dommages, il a tenu debout. Indéniablement le produit d'une culture coloniale, il peut aussi s'interpréter avec un autre terme : un métissage. Doublement un pont, en somme ! De cet ensemble de faits, qui ont parachevé sa réputation mythique, provient sans doute l'attachement qu'on lui voue dans ce pays.

Chose curieuse, cette architecture métallique qui est à l'origine de tant d'ouvrages d'un art plus ou moins horizontal et utilitaire – halles, charpentes, ponts – est surtout fameuse pour certain édifice parisien à vocation, disons, ludique, et typiquement vertical. La tour Eiffel relie la terre au ciel, trajet prévu pour être emprunté par les ondes et ensuite par les visiteurs, parmi lesquels – avant qu'on n'équipe la tour de grillages anti-suicides – se sont trouvés des adeptes de

l'ascension directe ou de la chute libre (selon leurs croyances personnelles). Il est amusant de se rappeler que cette construction n'a été au début qu'une éphémère fantaisie, faite pour disparaître rapidement. Elle est aujourd'hui si célèbre, fréquentée et bichonnée, qu'elle fait figure, à côté de notre pont, de gosse de riche ou plutôt de rejeton sans avenir, promis d'ailleurs à une fin précoce, et qui aurait gagné la santé, voire l'immortalité.

L'infatigable pont Long Biên, lui, semble avoir toujours su qu'il était né pour bosser. Enfin, façon de parler : heureusement, il ne fait pas le gros dos. Mais il est marqué comme un vieux rafiot, la peinture grise sur sa structure géante est partout tachée de rouille et il semble si vieux qu'on l'imagine en sursis, malgré les dizaines d'ouvriers chargés de son entretien qui le soignent comme un cher vieux parent – sans compter les opérations de réhabilitation, festivals et projets touristiques dont il est l'objet.

La femme debout continue de marcher. Dans sa muette opiniâtreté, son dos droit et dense parle et vibre comme un trait à l'encre posé d'un seul coup de pinceau. Elle s'impose, comme d'autres femmes ailleurs, magnifiques et verticales sous le soleil de plomb. Lui répondent nos pas et le fer vibrant du pont, dont l'horizontalité est en quelque sorte à l'origine de son mouvement.

Pourquoi a-t-elle resurgi et pourquoi mon esprit les unit-il aujourd'hui, des années après et en ce tout autre point du globe ? Pourquoi cette liberté contrainte m'apparaît-elle si éclatante, alors que je m'interroge sur l'effet qu'ont les lieux sur nos corps ? Voilà quelque temps nous étions encore enfermés, condamnés à ne sortir de chez nous qu'une heure par jour et dans un périmètre très limité. Condamnation fort douce pour ce qui me concerne, d'une part à cause de l'espace dont je disposais, d'autre part parce que mon esprit n'attendait que ce repos. Durant ces semaines, j'ai savouré les limites que j'imposais à mes journées, leur régularité, comme celles de la pièce où je faisais des exercices physiques, sous l'emprise et dans les proportions de ce parallépipède vaste et clair, ouvert sur un jardin mal entretenu mais où les fleurs ne m'avaient jamais paru aussi belles et parfumées.

Après le confinement, les exercices se sont mués en promenades dansées. Encore interdit de réintégrer une salle pour des cours collectifs, le groupe de danse auquel j'appartiens, pour reprendre dès que possible la pratique, a investi divers itinéraires dans des parcs publics. Nous avons pu mesurer à quel point la discipline imposée par notre maîtresse de danse devait plus que jamais s'affirmer, nous

contraindre, et il a fallu du temps pour retrouver un accès vers nos anciens acquis.

Notre petite ville est traversée par un cours d'eau qui se divise en différents bras, et pour cette raison quand nous y marchons nous avons souvent l'occasion d'emprunter des ponts ou des passerelles. Des fétus, à côté de l'énorme vaisseau de Hanoï, mais qui n'en remplissent pas moins la même fonction, celle de relier une rive à une autre, ou pour mieux dire, d'être à la fois « le dessus et les deux extrémités d'un pont ». Pour cette raison ou d'autres – les matériaux dont ils sont faits, les rambardes nous offrant des appuis, le passage rétréci – notre guide, pendant nos promenades dansées, s'attarde toujours plus sur ces passerelles que sur les autres lieux que nous traversons. Chaque fois, j'ai observé la nuque droite, le corps mince de la danseuse, et ses mouvements maîtrisés où dans chacun se lit sans conteste le palimpseste de son travail, de son art et de son existence. Chaque fois, nous nous enroulons le long des garde-corps, y rebondissons, jouons du rythme et de la spirale, improvisons des figures que la présence proche et dansante de l'eau et du bois vivant du tablier et des grands arbres alentour englobe et inspire. Les quelques passants, à vélo, à pieds, en trottinette, avec poussettes ou chiens en laisse, nous contournent sans exprimer de surprise.

C'est plus tard que l'analogie m'est apparue. Elle n'était lisible que pour moi – moi seulement gardais dans ma mémoire ces souvenirs superposés du pont Long Biên et de la femme qui y marchait avec autorité ce jour-là, dans mon esprit indissolublement liés et entretenant les mêmes rapports que ceux que nous éprouvons en dansant sur ces fragiles passerelles. J'ai pris conscience ainsi de la marque que l'un et l'autre avaient imprimée sur moi. Mais j'ai aussi compris combien c'était le premier qui était le soutènement, le tremplin, l'origine du mouvement de la seconde, et de l'élan qui m'avait fait courir joyeusement vers les paysages s'ouvrant en et autour de lui, et aussi de mes souvenirs obstinés, prêts à éclore par la suite et jusqu'à aujourd'hui.

Un temps avait passé où il avait fallu apprendre à se mouvoir en restant immobile, à se côtoyer sans se toucher, à tenir debout sans peser, à durer et laisser filer, à isoler collectivement. À confiner. Confiner... Les plus simples oxymores sont devenus des moyens de survie ; et le pont Long Biên, une inspiration.

Je reprends mon souffle, décide d'être ailleurs en restant là, et redescends le long escalier qui mène à l'île au milieu du fleuve Rouge. Je prends conscience d'un fait : à chacune de mes visites, je n'ai jamais franchi le pont pour aller de l'autre côté, je l'ai arpenté,

comme on gravit la tour Eiffel jusqu'au sommet. Mais où est le sommet d'un pont ? À l'intérieur de lui, peut-être, comme « le faîte suprême » taoïste, le *taiji*, est à chercher tout au fond d'un parcours plutôt enroulé sur lui-même que linéaire et vertical, car hormis le dessus, les extrémités du pont, il faut inclure dans cette description, dans cet environnement, le dedans et le dessous, que nous nous souvenons avoir tant admirés, en d'autres endroits, où il arrivait aussi que l'on dansât, d'ailleurs. Ainsi, en rejoignant les chemins de l'île sous le pont Long Biên, je peux me dire que nous en sommes au cœur, ou alors au sommet. Peu important d'ailleurs, dans la vie concrète, ces considérations brumeuses qui me traversent. Emprunter ce pont, dans son usage quotidien, vise simplement à s'y installer pour pratiquer une activité, à gagner l'autre rive, à l'est, ou à se rendre dans les terres cultivées qu'il surplombe.

Nous poursuivons la descente des marches, séparées en deux au niveau des pieds par une rampe qui permet aux cyclistes de faire glisser aisément leur engin. D'un bout à l'autre frappent ces détails : au ras de terre, à pieds, à vélo, pour peu que vous ayez envie d'y aborder, le dragon vous enveloppe et vous accueille.

En ce lieu qui est aussi une incroyable conjonction de nature et de travail humain, l'émotion, de nouveau, étroit. Au-dessus de nous s'élèvent les arches du pont. Disons que le soir tombe. On s'éloigne de la nuit légère et envahie de grincements, juste sous le tablier, à proximité des piles massives aux angles arrondis, surmontées des courtes colonnes où il est posé. À cette heure, les rangées de bananiers sont déjà noyées dans l'ombre, et de premières lumières s'allument à côté des maisons des cultivateurs, tandis qu'en haut l'entrecroisement mathématique des poutres et poutrelles couleur de rouille se détache sur le ciel bleu de cobalt. L'horizon encore clair s'illumine des réverbères du pont suivant, à quelques centaines de mètres au sud. Les bruits sur le pont Long Biên se font plus sourds, même lorsqu'un train file sur la voie unique, ou alors ils ont diminué avec le soir. Sa masse qui surplombe les champs s'éloigne un peu, son profil aérien se précise. Il devient visible sur presque toute sa longueur, qu'a parcourue tout à l'heure, il y a quelques années, la femme en noir. Il se fait interminablement, immensément léger, comme cet instant rêvé.