

Zeitschrift: Versants : revue suisse des littératures romanes = Rivista svizzera delle letterature romanze = Revista suiza de literaturas románicas
Herausgeber: Collegium Romanicum (Association des romanistes suisses)
Band: 52 (2006)

Artikel: "Quelque chose s'est séparé" : le paysage sous tension chez François Bon
Autor: Zanghi, Filippo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-270165>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

« QUELQUE CHOSE S'EST SÉPARÉ » : LE PAYSAGE SOUS TENSION CHEZ FRANÇOIS BON

Qu'en est-il du paysage, dans *Paysage fer*¹ de François Bon ? Notre étude aimerait apporter quelques éléments de réponse à cette question.

Quelques mois durant, une fois par semaine, l'écrivain est devenu ce que l'on appelle aujourd'hui un pendulaire. Il fait Paris-Nancy tous les jeudis et en profite pour consigner sur un carnet ce qu'il parvient à saisir du dehors depuis la vitre du train. Il faut s'accomoder à deux difficultés majeures. La première est qu'on ne peut jamais s'arrêter. La seconde tient à cette idée, illusoire, de « [s]e forcer à écrire dans le temps même qu'on voit, [...] à la vitesse même des images » (50 et 52). En fait, on procède par « expansion » (11). Chaque semaine, on retrouve les mêmes lieux et on en retient de nouveaux détails. On vérifie, ici, le nom d'un bâtiment, là, « le nombre de vitres cassées » (58). Souvent, ce sont « seulement des notes à la volée, et puis on trie » (29). L'ambition – déçue, semble-t-il – est de constituer une sorte de paysage, dans la mesure où « on aurait multiplié l'agencement des détails dans une image très grande et forte, qui les rassemblerait tous. Ça a manqué... » (39). Le résultat, ce sont plutôt des « [v]ariations de récit sur le réel répété à l'identique, [...] et rien d'autre même au récit que ces images pauvres » (49). On compte en tout dix-sept ensembles ou morceaux textuels, de longueur inégale (entre deux et dix pages chacun), séparés par des blancs typographiques. Pas l'ombre d'une intrigue ou d'un personnage. Il s'agit donc, pour le narrateur, d'un travail extrêmement contraint, et à part, dans un temps « sépar[é] du reste de sa vie » (79), tous les jeudis, de 8h18 à 11h22.

¹ François Bon, *Paysage fer*, Lagrasse, Verdier, 2000. Pour les citations de cet ouvrage, nous mentionnons les pages entre parenthèses, dans le corps du texte.

La plupart des citations qui précèdent, d'ordre méta-textuel, laissent deviner un trait de la démarche de François Bon partagé par nombre de ses contemporains : la conscience, le souci constants des pouvoirs et des limites de l'écriture. Chez François Bon, ce souci est le plus souvent explicite dans ses textes mêmes. Ainsi, dans le cas qui nous occupe, on peut penser que « [l]e livre ne décrit le paysage du bord de la voie ferrée que pour décrire la saisie même, par la perception et l'écriture, de ce paysage »². À l'inverse, on peut considérer que ces notations témoignent d'abord du rejet de la fiction réaliste, au profit d'une écriture plus documentaire. Dans ce sens, « [é]crire le réel, ce n'est plus installer une 'histoire' dans un cadre réaliste, mais aller directement vers cette matérialité même du monde qui témoigne de ce qu'il fut et devient »³. En l'occurrence, il s'agit de témoigner du déclin et de la mort du monde industriel. Ces affirmations, apparemment contradictoires, se retrouvent sur un point : le paysage comme tel n'est pas au centre des préoccupations de l'écrivain. Nous le concédons volontiers. Toutefois, même s'ils ne l'intéressent pas, il ne nous paraît pas impertinent de considérer les enjeux proprement paysagers de *Paysage fer*. François Bon nous parle du paysage, à sa manière. Cette manière, c'est son écriture, mais aussi le dispositif d'ensemble – à la fois technique et esthétique – de l'expérience ici tentée. Nous aimerions montrer que, pour dire la mort de l'industrie, à cause de ce qu'il sait dire des usines et à cause de ce qu'il fait subir au paysage, nous n'aurions pas pu trouver mieux que cet écrivain.

Il n'existe pas de théorie unifiée du paysage. Pour certaines disciplines, le paysage est un donné objectif. C'est *ce qu'il y a*, ce qui est à la surface de la terre, ou ce que les hommes y ont façonné. Le

² Christof Benedikt Schöch, *Situation et représentation dans l'œuvre de François Bon*, mémoire de maîtrise, en ligne, <http://www.tierslivre.net/univ/index.html>, consulté le 24 août 2006, p. 71. Le lien renvoie au site personnel de l'écrivain. La plupart des études sur lesquelles nous nous appuyons sont disponibles à cette adresse.

³ Dominique Viart, Bruno Vercier, *La Littérature française au présent. Héritage, modernité, mutations*, Paris, Bordas, 2005, p. 221.

terme en vient parfois à se confondre avec ceux d'environnement ou de territoire. D'autres, à l'inverse, soulignent la dimension essentiellement subjective du paysage : il n'y a de paysage que *pour quelqu'un*, et selon un point de vue déterminé. D'autres encore précisent que le paysage est d'abord représentation, et *représentation héritée, socialement partagée*. C'est elle qui entre dans la perception de tout paysage. Notre propos n'étant pas théorique, il nous paraît préférable de considérer, successivement, l'éclairage que chacune de ces dimensions est susceptible d'apporter à la lecture du texte de François Bon. Qu'est-ce qu'on voit ? Comment le perçoit-on ? Quelles sont les médiations qui nous permettent de l'appréhender ? En parallèle, nous essaierons d'être attentif aux résonances de ces questions dans l'écriture.

Meuse Métal

Dans le titre *Paysage fer*, il y a « paysage ». Sans épithète, le mot renvoie généralement au paysage naturel. Dès la quatrième de couverture, leur proximité laisse entendre que les cours d'eau, la Marne, la Meuse et la Moselle, s'accommodent assez mal des usines, des gares et des immeubles. Dans le texte, assez vite, on note la présence « d'une colline où les arbres ont été rasés du sommet pelé » (10) et, parmi ce qui défile, les fleuves, les champs et les végétaux ont leur part. Cette part est infime et blessée. En effet, « la litanie des villes » (10) est dominante, qui clame ses « incongruités » (20), « la plaie vive [...] d'un supermarché [...], le parking criard » (19), lançant au passage « la verrue Disneyland » (21) et « [c]omme par une saignée [...] tout ce dont la ville est faite » (74). Ainsi que le suggère un des sens du premier mot du texte, « récurrence », le paysage est malade, malade de la ville, de son éclatement, sa dilution, sa propagation, qui font que la province, « hérissée de tous ses vieux murs contre l'énorme contamination moderne », menace d'être « aspirée par la capitale » (21). Les géographes parlent de *péri-urbanisation*, ou même de *rurbanisation*, pour dire cette croissance effrénée de l'urbain et le fait qu'il entame, dans sa morphologie et sa

sociologie, le rural. Morphologiquement, la multiplication des zones pavillonnaires en témoigne. Sur la ligne Paris-Nancy, elles ne manquent pas à l'appel :

Maisons qui se ressemblent, et de ville en ville sont les mêmes. Elles ont un portail en fer forgé noir ou blanc c'est selon, la pelouse entretenue même maintenant dans l'hiver. Il y a un garage à porte blanche en rideau au bout de la légère élévation, et au-dessus le séjour à porte-fenêtre, la cuisine reconnaissable parce que les rideaux ne sont pas les mêmes qu'aux autres pièces, un peu plus décorés, utilitaires. [...] Le mot *décoratif* qui vient, et comme il fait mal à la terre : mais ce n'est pas spécifique à ce pays, ni cette ligne de chemin de fer (16).

Dans l'ensemble, la présence du végétal est dérisoire. Les herbes folles n'y changent rien. Plus loin, ailleurs, le narrateur suggère de ne pas insister, notant « [d]evant le bâtiment, côté des maisons, une entrée bitumée et un vrai sapin planté là tout seul comme si cela sauvait quelque chose » (60).

Et il n'y a personne. S'ils sont urbains singulièrement, les paysages supposent l'exercice de sociabilités diverses. Or, ce qu'on voit défiler ici, c'est « la rue toujours vide » (9), « vides même les parkings » (77), parfois à peine « un homme » (28) ou « quelqu'un » (35), mais personne le plus souvent, « comme si jamais humain ici ne paraissait » (36) ; et si, avec le temps, on croit reconnaître ces « deux hommes » ou tel « pêcheur en vert », tout au bord de la voie, de toute façon « [il] ne nous regarde même pas » (44).

Il y a beaucoup de villes entre Paris et Nancy. Leurs noms sont répétés à satiété dans le texte. Certains reviennent plus souvent que d'autres. Ce sont ceux des « villes de vieille densité industrielle » (12) : Commercy, Château-Thierry, Bar-le-Duc, Vitry-le-François. Ainsi, on voit « les usines surtout. / Surtout les usines... » (52). Terminant un ensemble textuel et ouvrant le suivant, le chiasme, en se jouant du blanc typographique qui les sépare, exprime à lui seul cette prédominance du paysage industriel et le fait que les usines sont le liant d'un espace mité par ailleurs. Le monde de l'industrie est fortement valorisé dans l'écriture, par la métaphore, dans « cette forêt

de pylônes ferroviaires » (47), ou l'allitération et l'assonance, soulignant un travail sur le rythme des « matières » de l'usine, « par tuyaux et trémies, [...] par échelles, escaliers et passerelles, [...] pentes croisées des translations de matières, concasseurs, broyeurs ou fours, de grands tambours surmontés de rambardes » (74). Un des ensembles textuels propose, en une suite de courts paragraphes qui reprennent en anaphore l'expression « Vitry-le-François détail image un » (puis « deux », « trois », etc.), de petits tableaux de cette « vieille zone industrielle », où le lexique technique dessine en couleurs des figures, « comme les tôles ondulées de l'avancée oxydées contre les deux frontons des premiers bâtiments dans une même harmonie noire » (61), ou au milieu des « [t]errains vagues, [...] comme le seul être vivant du tableau le cône inversé d'une trémie surmontée d'un disque noir comme d'un robot étrange » (57). « Meuse Métal », enfin, le nom d'une usine qu'on voit passer à Revigny, petit cousin langagier de « Paysage fer », est comme l'emblème de toute l'entreprise, associant par leur majuscule le naturel et l'industriel.

Dans le titre du livre, on peut ainsi considérer que le « fer » vaut métonymiquement pour toutes les armatures, toutes les installations, voire pour tout le « Paysage » de ce que l'on a pu appeler la civilisation industrielle. Mais l'absence de préposition – comme dans les titres d'autres livres de François Bon : *Décor ciment* ou *Temps machine* – paraît aussi sanctionner, en les mettant en tension, la compatibilité sémantique des deux substantifs. C'est peut-être que « tout est mort de ce côté à Vitry-le-François » (61). Et que la mort est partout, dans ces « jardins ouvriers en ruine » (10), aussi bien que dans « ces maisons délaissées » (30). S'il y a un paysage du fer, c'est donc sur le mode romantique du deuil, deuil de la « beauté triste », « cette beauté triste que c'est, les bâtiments vides » (63), deuil, plus largement, de l'ère industrielle et du monde ouvrier. À la fin du livre, le jugement paraît sans appel : « Quelque chose s'est séparé » (88). Si l'on s'en tient au cotexte, cette séparation concerne bien le monde industriel, les « usines mortes ». Mais elle dit sans doute encore que les différents aspects du paysage qui a défilé sous nos yeux ne sont

en aucun cas assimilables aux strates fines d'un palimpseste, puisque les « supermarchés criards » (34), par exemple, sont plutôt ce « par quoi un monde a écrasé l'autre » (35), et qu'il a fallu se résigner, « [c]omprendre qu'on est d'un monde qui se reconstruit mais à côté » (30).

Nous devinons cependant que ce qui est dit du visible révèle des préférences, relève d'un certain regard, un regard situé. Qui regarde ? D'où regarde-t-il ?

Paysage de François Bon, paysage ferroviaire

De son premier roman *Sortie d'usine* (1982) à l'avant-dernier *Daewoo* (2004), en passant par *Temps machine* (1993), l'œuvre de François Bon s'est tournée régulièrement vers le monde des usines. Le narrateur de *Paysage fer*, dans l'unique partie du texte où il s'exprime en « je », se souvient de ses « quatre semaines d'usine en Allemagne » et des « machines à souder par faisceaux d'électrons » (53). Bien que ce texte déjoue les frontières entre les régimes factuel et fictionnel, dans la mesure déjà où, assumant sa responsabilité référentielle, il ne cesse pour autant de commenter sa propre élaboration et d'afficher son caractère construit, on ne saurait faire abstraction du parcours de son auteur, fils de mécanicien et formé aux *Arts et Métiers*. Le point de vue du regardeur, en ce sens, est extrêmement intéressé. Au détour d'une phrase, on apprend que le trajet était connu « depuis trois ans » (36) et que l'idée de parcourir une des régions de la France qui compte parmi les plus représentatives de son histoire industrielle avait germé depuis lors. À la même page, on apprend également que le voyageur songeait à user d'un mode de déplacement qui eût autorisé la visite des « mêmes lieux précis avec droit de s'y arrêter ». On peut faire l'hypothèse que, s'il s'en est finalement tenu au train, c'est notamment que ce dernier a été le meilleur adjuvant et le symbole le plus puissant de la civilisation industrielle, et que c'est lui qui était le mieux placé pour enregistrer son expiration. Le livre se termine d'ailleurs par l'évocation des trains à grande vitesse, qui officieront bientôt sur toutes les

lignes, et par lesquels « [o]n sera nous-mêmes dispensés de constater l'abandon » (89).

Il convient de s'interroger plus avant. L'écrivain met l'accent, dans ses notations méta-textuelles, sur le point de vue du train, et « sur cette fascination même que voir depuis le train provoque » (84). Voir, voir les choses défiler procure un certain plaisir. C'est une expérience commune. Toutefois, la « fascination » de François Bon nous paraît liée à sa propre vision du monde, ou mieux, à ce que Jean-Pierre Richard appellerait son « paysage ». En nous appuyant sur un article que Michel Collot a consacré au représentant le plus fameux de la critique thématique, nous aimerions en proposer une esquisse, le moins maladroitement possible. « Cette manière, propre à chaque artiste ou écrivain, de reconstruire la réalité selon les lignes de force d'une sensibilité et d'un style, c'est cela que la critique thématique nomme un paysage »⁴. Pour le dire brièvement, le paysage d'un écrivain a trait non seulement aux « sites » qu'il a rencontrés et qu'il privilégie dans son œuvre, mais aussi aux « éléments » qu'il valorise dans son « expérience sensible », objets, qualités, saveurs, etc. Le tout entre en résonance avec sa « façon de manier le langage », la syntaxe, les figures ou encore le « jeu des signifiants »⁵. Qu'en est-il dans l'œuvre de François Bon ? Du côté des sites, on voit se détacher, en survol, l'usine, l'immeuble, la prison, le théâtre. Ce sont des lieux clos. Du côté du sensible, il y a le fermé, le dur, le métallique, le géométrique, le coupant, le rugueux⁶. Les formes, les contours, les arêtes priment sur les contenus. Dans la langue, enfin, règnent la parataxe, l'anacoluthie, les voyelles fermées, les consonnes occlusives et sourdes.

⁴ Michel Collot, « La notion de paysage dans la critique thématique », dans *id.* (éd.), *Les Enjeux du paysage*, Bruxelles, Ousia, 1997, p. 196.

⁵ *Ibid.*

⁶ Pour un relevé similaire, voir Christine Jerusalem, « Les mécaniques optiques de François Bon : l'écrivain en photographe », en ligne, <http://www.tierslivre.net/univ/index.html>, consulté le 24 août 2006, p. 6.

Cet imaginaire et ce style sont bien à l'œuvre dans *Paysage fer*. Nous avons insisté plus haut sur le privilège accordé aux usines. Nous pouvons ajouter les entrepôts, les silos, les canaux, les parkings, etc. Bref, le bâti l'emporte largement. Parfois, ce qui n'est pas dessiné de main d'homme n'existe pas, ne fait pas signe pour le regardeur. Ainsi, après « le passage en tunnel qu'on avale, les maisons s'espacent et se disséminent puis plus rien, continuer comme on rêverait devant ce rien qui défile, et à nouveau produit signes, chemins et haies, une voiture sans roues au coin d'un champ et la découpe régulière d'une ligne haute tension... » (19). Dans le passage en « je », en Allemagne, la mémoire aussi est *morpho*-logique. Les aléas du séjour ont « disparu, plus de souvenir, rien du tout, pourtant la première marche dans la ville oui, souvenir précis : un carrefour en étoile et des maisons à formes plus proches du cube que ce qu'on connaissait » (54). Dans ces phrases, nous remarquons les nombreuses ruptures de construction, et un travail sur les conjonctions (par exemple, la répétition des « et ») qui fait que l'écriture ressemble à un maçonage, un aboutement de blocs de langage. Quant aux signifiants, nous avons donné plus haut l'exemple d'une poésie des matières de l'usine. Les noms de lieux sont l'occasion, eux aussi, de rapprochements significatifs, comme dans « la cimenterie de Sorcy et la grande prison (longs murs sombres avec barbelés et miradors, toits de bâtiments alignés) aperçue à Écrouves avant Toul » (12), où les formes encore et les sons /u/, /t/, /k/, /r/, soulignent, si besoin est, l'enfermement où se tiennent les écroués.

En réalité, cette fermeture ou encore le primat de l'espace géométrique peuvent être assez réfractaires à l'expression d'un paysage, celui-ci relevant en général plutôt de l'ouvert, et mettant à contribution bien plus que le visuel, le corps tout entier, dans sa polysensorialité⁷. À cet égard, si paysage de François Bon il y a, il s'agit d'un paysage amputé.

⁷ Michel Collot, « La notion de paysage dans la critique thématique », *art. cit.*, p. 199.

C'est ici qu'intervient le train. Le titre du livre qui nous occupe peut être lu comme étant le résultat de l'amputation du suffixe de « ferroviaire ». Nous avons affaire à un paysage industriel, mais surtout au paysage vu du chemin de fer. Or, ce dernier, à l'inverse du paysage incarné des thématiciens, a beaucoup d'affinités avec le « paysage » de François Bon.

Le mérite de Marc Desportes est de prendre au sérieux l'influence de la technique dans notre perception de l'espace. Son hypothèse est que « [c]haque grande technique de transport modèle [...] une approche originale de l'espace traversé, chaque grande technique porte en soi un 'paysage' »⁸. Son projet ambitieux embrasse dans leur diachronie la route, le chemin de fer, l'autoroute et les techniques de transport les plus récentes. Il ne néglige pas la dimension esthétique, pointant au contraire systématiquement la contribution des différents arts dont la naissance est contemporaine des nouvelles infrastructures. Il se propose de montrer, par exemple, en quoi « le cinéma et le montage des plans filmés aident l'automobiliste à surmonter l'aspect chaotique du cadre urbain des années 1920 »⁹. Dans le chapitre ferroviaire, il s'attache donc à la perception des premiers usagers du nouveau moyen de transport et à l'influence du panorama, de la photographie et de la peinture dans l'appréhension du nouveau paysage. Nombre de ses remarques restent néanmoins valables pour la ligne Paris-Nancy, à la fin du XX^e siècle.

L'ancien voyage, qu'il se fit à pied, à cheval ou en voiture, était l'occasion d'une expérience sensorielle riche, ouverte sur le monde extérieur, en continuité directe avec lui, offrant un contact toujours renouvelé avec les choses familières. Le voyage en chemin de fer rompt avec ces approches contextuelles. Au voyageur isolé dans son compartiment ne parviennent que des [...] trépidations, des visions fugitives. [...] Tout le rôle du confort qui lui sera progressivement offert

⁸ Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 2005, p. 8.

⁹ *Ibid.*, p. 12.

sera d'apporter une sorte d'anesthésie de tous les sens, hormis celui de la vue¹⁰.

La ligne du chemin de fer est indépendante de tout tracé préexistant. Elle s'impose au site traversé. La vitesse détruit les anciens repères, la perception du proche et du lointain. La vision latérale ne permet plus aux choses du monde de s'annoncer, de se relier. Le détail importe plus que l'ensemble. Les premiers plans sont volatilisés. La translation mécanique, le glissement plus encore que la vitesse, provoquent une coupure par rapport au cadre du déplacement : « dans un train, [...] plus aucune relation ne s'établit entre l'effort qu'aurait à fournir le voyageur et l'effort de traction effectivement fourni par la locomotive »¹¹. Il est impossible d'adopter une attitude perceptive naturelle. Ainsi, « [t]oute la question soulevée par le voyage ferroviaire est de savoir si, oui ou non, un lien est maintenable et maintenu entre le spectacle et son référent »¹².

Ces répercussions majeures sont explicites, dans *Paysager fer*. La mémoire seule y est polysensorielle, qui ramène d'Allemagne « le flanc chaud de la pompe à vide » (53), « le goût des fritures [...] et la mayonnaise », ou « l'exacte odeur des joints de caoutchouc » (54). Pour le reste, le train est, comme l'usine, l'immeuble, la prison, un lieu clos, séparé. Le train « éloigne ce qui est tout près » (80). Ce qui arrive, c'est une profusion sidérante, des objets, sinon les plus communs, à peine identifiables : mur, fenêtre, gare, maison, ou alors un « entassement de choses, [...] énigmes blanches sous bâche » (25) – où l'allitération pallie le manque. Et des détails prodigieux, des objets ordinaires qui, à cause de la vitesse, « chaque fois paraissent un capharnaüm presque magique » (18). Autrement, « ce qui compte, [...] ce qui impressionne, [...] c'est la disposition des masses » (68). Alors, on fait avec « cette profusion de voir » (20). Comme tout passe, « parce que rien n'est accessible et qu'on est emporté, le

¹⁰ *Ibid.*, p. 128.

¹¹ *Ibid.*, p. 181.

¹² *Ibid.*, pp. 188-189.

visible est à construire » (37). On peut en déduire que « le texte dépasse la seule valeur documentaire et se constitue comme objet esthétique indépendant de son référent »¹³, ce qui signifie que « son véritable souci n'est pas l'objet représenté, mais bien le processus même de la représentation »¹⁴. On montrera ainsi comment il règle sa fonction référentielle et sa fonction poétique, multipliant, d'un côté, les noms de lieux, les listes d'entreprises, les précisions relatives aux horaires ou aux numéros de siège, sans cesser, de l'autre côté, de se bâtir sur les « propriétés matérielles de la langue »¹⁵.

Mais il ne faut pas mésestimer la contrainte de départ, et le sens dans lequel elle s'exerce¹⁶. Il ne s'agit pas d'abord d'une contrainte esthétique. Il s'agit du train. Tout se passe, en effet, « comme si la règle du jeu, que cela surgisse et cesse, était justement ce qui vous produisait le visible en le retranchant du même coup » (36). *Paysage fer* est déjà, en puissance, dans le dispositif du train. Non que l'exercice soit à la portée de tous ! Mais les conditions de la perception posées par le train coïncident spectaculairement avec ce que nous avons appelé plus haut, avec les thématiciens, « les lignes de force [de la] sensibilité et [du] style » de François Bon : clôture, prééminence des volumes, du « perpendiculaire » et du « symétrique », des « horizontales » et des « verticales » (57), et, dans la langue, segmentation, substantifs et phrases nominales. Le résultat n'est pas un paysage au sens plein, incarné du terme. C'est « paysage fer, mais c'est bien ce qu'on voulait » (81). Nous pouvons ici considérer le « on » comme un « nous », incluant le narrateur et le train. Les deux points de vue sont presque homologues. En d'autres termes, pour filer la métaphore de la construction, l'écrivain-maçon

¹³ Christof Benedikt Schöch, *Situation et représentation dans l'œuvre de François Bon*, op. cit., p. 72.

¹⁴ *Ibid.*, p. 73.

¹⁵ *Ibid.*, p. 77. En cela, l'analyse fouillée de Schöch est exemplaire.

¹⁶ Schöch ne sous-estime pas ce point, mais il évacue délibérément la question du paysage.

est indispensable à la réalisation du livre. Le train n'en reste pas moins le maître d'ouvrage.

Le constat d'une séparation, que nous avons évoqué plus haut à propos du monde industriel et ouvrier, s'applique donc également à la relation altérée du sujet et du monde qu'instaure le dispositif du train. Le paysage s'absente. Il s'en va. Il meurt, en quelque sorte, « mais c'est bien ce qu'on voulait ».

Il reste que la perception et la représentation des paysages ne sont pas seulement le fait d'un sujet situé. Elles sont informées par des représentations préalables et par des modes de perception partagés. Or, là encore, nous pouvons observer une certaine convergence de ces médiations et de la sensibilité particulière de l'écrivain, et même de sa conception de l'écriture. De façon similaire, notre parcours devrait déboucher sur un paysage *restreint*, ce qui n'est pas mal venu lorsqu'on cherche à exprimer sa précarité.

Paysage encarté, paysage encadré

Les usines, les souvenirs, ce que l'écrivain appelle ses « bornes intimes » (64), sont des repères insuffisants. En plus de « l'annuaire de Vitry-le-François » (34), les cartes sont parmi les palliatifs au défilement les plus souvent évoqués. La plupart des noms qui sont énumérés dans le livre proviennent des cartes, car ils ne « viennent » pas, ou trop vite, à la vitre du train. « Rares sont les noms qui viennent jusqu'au train, le pays n'a pas de nom, [...] c'est la carte seulement qui restitue litanie de noms invisibles » (22). La carte permet au regardeur emporté par le train d'adopter une position de surplomb. On trouve de nombreux passages où les différents repères sont entremêlés, points cardinaux, météores, éléments du paysage, et où l'écrivain sait jouer, par la comparaison, de sa double appréhension du déplacement. Ainsi, dans le même paragraphe, pour une partie du trajet, on a d'abord « la diagonale plein sud-est », puis « on continue droit vers cet endroit plus blanc dans le ciel qui marque le soleil absent » (25), puis « on remonte plein nord-est », le train est « comme une allumette, le bâton incliné dans un sens puis dans

l'autre d'un coup de doigt avec nous dedans », et voici « une grande plaine et des bois », alors on s'oriente « sud-est presque à angle droit » (26), etc.

En cela, [...] l'écrivain trouve par définition son domaine. Le langage littéraire à la fois décrit les choses et dit la relation qu'établit avec elles le sujet. La successivité à laquelle il est voué apparaît [...] comme un avantage, non seulement parce qu'elle lui permet de développer un thème (d'étendre la description), mais aussi parce qu'elle peut s'étager sur plusieurs plans qu'elle entrecroise¹⁷.

Ce pouvoir de l'écrivain, qui était déjà à l'œuvre, dans des circonstances très différentes, chez un Senancour, loin d'être mis en question par le dispositif du train, s'est encore affirmé au cours de l'histoire. Il existe une littérature ferroviaire, c'est-à-dire une histoire de l'exploitation des « possibilités esthétiques » du chemin de fer, dont on a pu dire qu'elle culmine avec *La Bête humaine* de Zola, où le train acquiert une « signification globale »¹⁸. Dans ce roman interviennent tous les métiers du train, l'intrigue est inextricablement ferroviaire et le personnage principal, la Lison, est une locomotive. Mais dans les descriptions de paysage, la vision est celle du chauffeur. Il s'agit d'une vision frontale, et non latérale. On a remarqué, en effet, « l'oubli total dans lequel Zola tient les voyageurs »¹⁹. Or, François Bon hérite plus particulièrement de la technique du récit en mouvement, dont il a donné lui-même quelques aperçus historiques. Dans une conférence sur la voiture, reproduite sur son site, il parle du train. Le pivot n'est plus Zola, mais Cendrars, chez qui « l'ordre

¹⁷ Claude Reichler, « Les descriptions météorologiques au tournant des XVIII^e-XIX^e siècles », dans Vincent Jouve, Alain Pagès (éd.), *Les Lieux du réalisme. Pour Philippe Hamon*, Paris, L'Improviste / Presses Sorbonne Nouvelle, 2005, pp. 106-107.

¹⁸ Marc Baroli, *Le Train dans la littérature française*, s. l., Ecole technique d'impression « Notre famille », 1963, pp. 203-204.

¹⁹ *Ibid.*, p. 253.

cinétique touche enfin à l'ordre organique même de la phrase »²⁰. C'est aussi le cas ici. Dès le début de *Paysage fer*, la parataxe, comme dans « portail fer forgé » (9) ou « antenne télévision » (10), l'usage des déictiques, la « succession de [...] syntagmes à la référence spatiale incompatible »²¹, la polysyndète, la multiplication des « et », des « puis », les phrases nominales sont les moyens utilisés pour induire le mouvement et la vitesse du train, et partant, le défilement du paysage.

Cela précisé, les représentations héritées ressortissent moins à la littérature qu'aux arts de l'image. Il convient ici de distinguer les médiations consacrées et les modes de perception offerts par les techniques de l'image. À la fin du livre, le narrateur déplore l'absence des premières :

On a cherché, ces cinq mois, dans combien de librairies et même sur place à Nancy *L'Autre Rive* les livres qui comporteraient des images de cela, des images de l'histoire des villes, des images de l'histoire des usines [...]. Il n'y a rien. Cela apparemment n'intéresse pas la mémoire collective. On ne fait pas un livre avec des images d'écluses, d'aiguillages fortifiés, de tréfileries au temps roi de l'acier... (80-81)

Il ne parvient à dénicher qu'une carte postale, où il reconnaît les maisons. Mais c'est tout. On saisit alors que le texte qui a précédé est destiné à combler une lacune. En revanche, les techniques et le lexique de « l'image » – le mot est utilisé des dizaines de fois – non seulement existent, mais sont essentielles aussi bien au mode d'appréhension de l'espace qu'à l'élaboration du texte, c'est-à-dire aussi bien à la perception qu'à la représentation du paysage.

Différents arts sont mobilisés : l'art pictural, dans « cette découpe sur une colline de dix arbres dans l'hiver, comme peints à l'encre de

²⁰ Voir http://www.tierslivre.net/livres/mecanique_voitures.html, consulté le 21 août 2006.

²¹ Christof Benedikt Schöch, *Situation et représentation dans l'œuvre de François Bon*, op. cit., p. 89. Pour une analyse exhaustive, voir pp. 85-94.

Chine » (12) ; la photographie, avec cette « diapositive plus large, qu'on croirait presque soudain immobile, d'un raccordement en bitume neuf et bleu » (19-20) ; les arts plastiques, aux abords d'une usine, « l'immense Sarreguemines Bâtiment et ses éviers sur palettes emplastiqués et empilés comme on ferait une installation moderne de sculptures identiques » (34) ; le cinéma, enfin, et l'immense travelling latéral qui permet d'absorber les « trois cent cinquante-deux kilomètres » qui séparent Paris de Nancy, « flux rétinien [...] et division selon l'analyse de ce flux, vingt-quatre fois par seconde puisque c'est quantifié » (17). La vitre du train est assimilée à un écran de projection.

On a montré l'importance des arts de l'image dans l'esthétique de François Bon : l'influence du cinéma expressionniste allemand sur *Calvaire des chiens*, la place de la photographie dans *Mécanique*²². L'expérience de *Paysage fer* a entraîné de nombreuses collaborations qui ont débouché, entre autres, sur un livre de photographies et un documentaire filmé commentés par l'écrivain²³. Par ailleurs, on a attiré l'attention sur le fait que l'expérience était presque contemporaine de la parution du livre que Bon a consacré au peintre Edward Hopper²⁴. Ce livre propose une méditation sur la ville, qui « est une dispersion ». On y trouve des expressions proches de celles qui seront utilisées dans *Paysage fer*, une même attention au mouvement et au train, le thème de la séparation. « La ville est ce qui nous sépare des autres hommes » et le train, le mouvement, implicites dans les toiles

²² Dominique Viart, « 'Théâtre d'images'. L'esthétique de François Bon d'après *Calvaire des chiens* », en ligne, <http://www.tierslivre.net/univ/index.html>, consulté le 24 août 2006 ; Ch. Jerusalem, « Les mécaniques optiques de François Bon : l'écrivain en photographe », *art. cit.*

²³ François Bon, Jérôme Schlomoff, *15021*, Coaraze, L'Amourier, 2000. Le film est de Fabrice Cazeneuve. Pour plus d'informations et d'autres images : <http://www.tierslivre.net/livres/paysfer.html>.

²⁴ Jean-Bernard Vray, « François Bon, chiffonnier de la mémoire collective dans *Paysage fer* », in Yves Clavaron, Bernard Dieterle (éd.), *La Mémoire des villes/The Memory of Cities*, Publications de l'Université de Saint-Etienne, 2003, pp. 111-112.

de Hopper, sont les instruments d'une nouvelle connaissance, « [p]arce que la ville ne peut être rassemblée qu'ainsi »²⁵. Cet exemple d'intermédialité mériterait un développement en soi. Retenons-en un point.

Le cadre est une des spécificités des arts de l'image. Pour les historiens de l'art, il est, plus encore que la perspective, au cœur de la définition même du paysage. On a pu abandonner la perspective. On ne peut que varier les cadrages. Si l'on en croit Dominique Viart, un François Bon théoricien adopterait cette position. « François Bon souhaite ne jamais nous laisser oublier que le cadre existe. [...] Il ne s'agit pas de montrer que toute œuvre d'art est un découpage dans le réel, mais que tout regard sur le monde est déjà avant même de devenir éventuellement œuvre artistique – un regard cadré »²⁶. Il faut préciser que cela touche aussi sa conception de l'écriture. Au cours d'un atelier tenu à « Normale Sup », Bon propose aux étudiants de travailler sur les *Illuminations* de Rimbaud. Il leur fait noter le « retour récurrent de paysages brefs », associé à la « prééminence de la phrase nominale ». Et d'ajouter : « Critère technique qui est une révolution : chaque phrase utilise un cadrage précis et qui n'est lié qu'à l'espace de cette phrase »²⁷. L'esthétique de François Bon est une esthétique *fermée*. Le paysage ne peut pas en sortir indemne.

En tant que dispositif technique induisant une appréhension spécifique du paysage, le train, on l'a compris, est parfaitement ajusté aux dispositifs esthétiques dont on hérite comme à ceux auxquels on aspire. Dans le train, tout arrive « dans l'encadrement de la vitre du compartiment » (68). Avec la répétition « s'établit cette anticipation brève qui permet comme une reconnaissance de cadre, on sait ce qu'on doit regarder dans le moment même où cela surgit » (52).

²⁵ François Bon, *Dehors est la ville. Edward Hopper*, Charenton, Flohic, 1998, pp. 7, 15 et 19.

²⁶ Dominique Viart, « 'Théâtre d'images'. L'esthétique de François Bon d'après *Calvaire des chiens* », *art. cit.*, p. 7.

²⁷ « On s'illumine à Normale Sup », en ligne, <http://www.tierslivre.net/spip/spip.php?article213>, consulté le 28 août 2006.

Reprenons les propos de Dominique Viart : « François Bon souhaite ne jamais nous laisser oublier que le cadre existe ». Ici, c'est le train qui s'en charge. Quant au mouvement, le critique, citant *Calvaire des chiens*, proposait cette formule, alors métaphorique, « qu'il faudrait placer en exergue de ses livres : 'ne pas entrer dans l'habitude normative des mots mais tâcher de les contraindre à un monde déplacé...' »²⁸. Dans une autre étude, elle aussi antérieure à la parution de *Paysage fer*, il précisait : « Le projet de François Bon [...] vise à dire le réel avec la conscience de son absence au texte qui le dit, le déforme et l'éloigne au moment de le saisir ». Comment ne pas songer à l'éloignement, au déplacement *littéral* du train ?

Rond carré

Rond carré. L'île, celle-ci est en rond dans le champ carré, mais l'eau au bulldozer aussi creusée en rond. Sur l'île ronde un arbre maigre à trois branches sur tuteur, au milieu du rond. Neuve aussi la cabane de bois verni achetée par éléments préfabriqués, avec la fenêtre calibrée au milieu et la porte pleine. La cabane de bois carrée est près de l'arbre au milieu du rond sur l'île au milieu de l'eau, le grillage carré entoure tout cela à distance sans arbre. Un canot est amarré de travers, seule la superstructure bleue de la coque émerge de la nappe de brume sur l'eau, c'est beau (28).

Nous aimerions conclure par ce bref extrait de *Paysage fer*, dans lequel se donnent à lire, tout à la fois, la dénaturation du paysage, les contraintes qui pèsent sur sa visibilité et la révocation des modèles littéraires de la description.

Il s'agit bien de l'une des « images pauvres » (49) que nous évoquions au début de ce travail. Une image pauvre en nature : le champ sémantique des végétaux, l'isotopie de l'eau (« île », « eau »,

²⁸ Dominique Viart, « 'Théâtre d'images'. L'esthétique de François Bon d'après *Calvaire des chiens* », *art. cit.*, p. 20. La citation suivante est tirée de « Parole folle et sagesse paradoxale dans l'œuvre de François Bon », en ligne, <http://www.tierslivre.net/univ/index.html>, consulté le 24 août 2006, p. 2.

« canot », « bleue », « coque », « émerge ») sont comme rongés par celle qu'on pourrait appeler l'isotopie des travaux publics (« bulldozer », « tuteur », « préfabriqués », « grillage »). Le paragraphe appartient au plus petit ensemble textuel du livre, dont les dernières lignes confirment le caractère artificiel du paysage traversé. Nous avons affaire au « rien de ces îles du dimanche, tricot et pêche à la ligne, apéritifs » (29). L'artifice est aussi de langage. L'image est pauvre en mots : « rond » est répété six fois, « carré » quatre fois, « arbre », « l'île » et « l'eau » trois fois. « Rond carré » est la matrice de la description, laquelle apparaît comme un processus *sui generis*. Mais on doit aussi invoquer les conditions du regard. On se souvient que, depuis le train, « ce qui compte, [...] c'est la disposition des masses » (68). On a bien un paysage *dans ses grandes lignes*, un terrain grillagé, un champ, une île dont les formes sont emboîtées les unes dans les autres. « Rond carré », en ce sens, témoigne de la prééminence du géométrique : des ronds dans des carrés, des carrés dans des ronds.

Que dire de l'appréciation finale ? Relativement aux « îles du dimanche », elle est sans doute ironique. Relativement au cotexte, c'est-à-dire à ce qui la précède immédiatement, « la nappe de brume sur l'eau », l'ironie pointe comme un vague relent romantique du paysage. Par rapport à l'ensemble, et au point de vue du narrateur, l'ironie s'estompe peut-être : cet agencement de formes simples, cette structuration du visible, « c'est beau ». On ne négligera pas l'auto-référence, la beauté (?), le rythme du texte lui-même, en tant que morceau rhétorique. Pauvre beauté, dans tous les cas.

Restent les modèles. La marine qui affleure à la fin est dérisoire. Quant à « l'eau au bulldozer » et à « l'arbre maigre », ils constituent à n'en pas douter un anti-*locus amœnus*. D'un point de vue plus technique, et si l'on considère le passage isolément, on peut songer à la fenêtre réaliste. La technique du récit en mouvement n'étant pas utilisée ici, on peut faire l'hypothèse d'un point de vue immobile. Elle ne fait pas long feu. On constate, en effet, que le « thème-titre » de la description n'est pas un objet ou un ensemble d'objets (l'île ? l'arbre ? la cabane ?), mais renvoie à leurs propriétés. On voit

« [r]ond carré ». Du côté de l'« aspectualisation »²⁹, qu'est-ce qui relève du tout et qu'est-ce qui relève des parties ? On élargit, on rétrécit le champ, on ne sait pas d'emblée ce qui est emboîté, et dans quoi. L'hypertrophie des relations spatiales (« en rond », « dans », « sur », « au milieu », « à distance », « de travers ») ne facilite pas le travail. Tout est bien encadré. Mais le cadre abrite un chaos.

« Quelque chose s'est séparé » *d'avec* les usines. La modernité n'est plus industrielle. « Quelque chose s'est séparé » *d'avec* le sujet du paysage. Il est emporté. « Quelque chose s'est séparé » *d'avec* les modèles, puisqu'on les révoque. Les modes de perception hérités sont une aide ambiguë. On regarde par la vitre, on a un cadre, mais un cadre mouvant. On ne peut plus parler de fenêtre réaliste. On voit, certes, défiler des « images » et, au fil du texte, « on reconstruit soi-même le paysage à partir de bornes intimes » (64). On cherche à lui rendre une épaisseur. Prime, malgré tout, le sentiment d'une absence. L'écriture dit cette absence précisément en ce qu'elle se donne comme une construction. Ce qui est construit, c'est un rapport entre la visibilité relative du paysage ferroviaire et la lisibilité relative du texte qui essaie d'en rendre compte. Enfin, et surtout, le dispositif de l'expérience semble interdire comme à dessein que l'on récolte autre chose que du matériau paysager. Le train est partie intégrante de ce dispositif, au même titre que le matériau langagier. Par la tension qu'il institue dans le paysage, sa contribution est essentielle à la qualité du témoignage.

Paysager fer est un acte de résistance. Il faut insister sur les contraintes que se donne le narrateur, le tour de force qui est ici exigé. Dans le train en marche, comment transcrire ce qu'on voit ? Comment s'y préparer ? Jamais le train ne s'arrêtera pour que l'on s'assure du visible. Il n'est pas fait pour cela. Nous sommes, en effet, d'un voyage qu'on dit aujourd'hui pendulaire. Les urbanistes, les spécialistes de l'aménagement du territoire, soulignent l'importance

²⁹ La terminologie est empruntée à Jean-Michel Adam, *La Description*, Paris, PUF, « Que sais-je ? », 1993, pp. 104 et 108.

de ce nouveau facteur, la mobilité, dans le développement et la planification des villes. Certains y voient même l'indice d'une mutation profonde. Car les déplacements pendulaires ou les voyages d'affaires, quotidiens ou hebdomadaires, se généralisent et relèvent d'un nouveau type de mobilité, une mobilité appelée « réversible », puisqu'elle ne fait pas événement et qu'on ne s'en souvient pas³⁰. Or, on s'astreint ici précisément à faire de l'irréversible avec du réversible, autrement dit à faire mémoire. On achète son billet, on use du service comme les autres, mais à contre-emploi. En cela, et pour témoigner d'un paysage qui s'en va, sans resquiller pourtant, l'écrivain est bien devenu, quelques mois durant, tous les jeudis de 8h18 à 11h22, un contrevenant³¹.

Filippo ZANGHI
Université de Lausanne

³⁰ Vincent Kaufmann, « La ville-potentiel », dans Pieter Versteegh (éd.), *Méandres. Penser le paysage urbain*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005, pp. 57-58.

³¹ Cette étude doit beaucoup aux séminaires « paysage » dirigés par le Prof. Claude Reichler, ainsi qu'aux doctorants et aux étudiants qui les ont fréquentés. Elle paraît grâce au Prof. Jean Kaempfer. Un grand merci à eux tous (merci à Laurent Mattille pour le « matériau paysager »).