

(Im)mobilités et réorganisations romanesques de l'expérience

Adrien Frenay

«Nel sogno, o incubo, del protagonista, un intero paese diviene una grande sala d'aspetto e il treno, investito di responsabilità allegoriche, diviene la macchina del tempo e il simbolo della vita.»

Remo Ceserani, *Treni di carta*

Au sein des fictions contemporaines qui mettent en scène les mobilités spatiales, deux motifs, la marche et la biostase¹, à première vue parfaitement antagonistes, sont remarquables par leur succès et par la place qu'ils semblent prendre de nos jours dans l'imaginaire collectif, *a fortiori* depuis les confinements liés à la pandémie de SARS-Cov-2, à la lumière desquels les expériences individuelles et collectives d'enfermement et, à l'inverse, de jouissance libre de l'espace, prennent une résonance particulière².

¹ Ou 'animation suspendue', ralentissement ou arrêt temporaire et réversible des fonctions vitales qui s'accompagne d'une perte de conscience (cfr. "suspended animation", Chambers 21st century dictionary).

² Sur ce point, cfr. Adey *et al.* 2021; Lussault 2021; Caiello *et al.* 2021.

Nonobstant leurs différences évidentes, qu'il n'est pas question de minorer, le présent article veut montrer qu'ils ont une origine commune, qui est l'un des traits caractéristiques d'une histoire littéraire de la mobilité, et plus particulièrement d'une histoire de la mise en fiction des modes de transports modernes au XIX^e et au XX^e siècle : l'apparition d'une distance, d'une séparation entre l'intérieur et l'extérieur, qui provoque des réorganisations de la continuité de la conscience du soi mobile, tel qu'il est incarné par les personnages ; autrement dit que l'expérience littéraire de mobilité offerte par les modes de transports modernes à partir des révolutions industrielles européennes se construit autour de couples de notions (intérieur et extérieur, mobilité et immobilité, présence et absence à soi) qui permettent d'une part de mettre en contexte ces deux réinvestissements contemporains de thèmes classiques des traditions poétiques et esthétiques auxquelles ils appartiennent ; d'autre part de comprendre, ce faisant, comment la fiction, et en particulier le roman, met en scène des personnages qui, grâce à l'expérience de mobilité, cherchent à réorganiser leur expérience de vie.

Paysages de la technique

La marche en littérature est en effet un thème bien installé depuis plusieurs siècles. Forme de la sociabilité au XVII^e et au XVIII^e siècle (Lefay 2019), occasion d'une conversation mondaine ou d'un dialogue savant (Cazanave 2005), elle est liée à l'action de penser et d'écrire (Farrugia, Loubier, Parmentier 2017), même lorsque que ces activités prennent à partir de la fin du XVIII^e siècle un tour solitaire et introspectif (Fabre 2017, 2019), chez Jean-Jacques Rousseau, Robert Walser, William Wordsworth et Henry D. Thoreau ou encore chez de nombreux flâneurs urbains au XIX^e siècle (Nuvolati 2006, 2013). Au cours du XX^e siècle, elle devient, tout en s'autonomisant – au point de devenir parfois le ressort narratif principal de la narration –, l'instrument d'une réappropriation de l'espace et du territoire (Frenay, Iacoli, Quaquarelli 2019: 13-14) et fait l'objet, notamment

en France et en Italie, d'un nombre grandissant de publications³ et d'événements dont la portée et l'actualité est loin d'être restreinte uniquement à la vie et en enjeux littéraires⁴.

La littérature scientifique en fait état et permet de comprendre que ce geste subversif de traversée lente des paysages est, entre autres, une tentative de réintroduire dans les expériences humaines de mobilité, entre le départ et l'arrivée, la phase de voyage, dont Paul Virilio, dans un entretien avec Gairo Daghini (2004), décrit la disparition sous l'effet de la vitesse. La marche permet aux écrivains de faire et de promouvoir l'expérience du mouvement depuis le mouvement du corps, vécue à la fois comme une forme de libération mais aussi comme une posture d'attention renouvelée, de vigilance, non seulement à soi, mais aussi au paysage environnant dont la gestion et la conception ne peut être laissée aux seules institutions et organisations partisans d'un modèle de développement productiviste et néolibéral (Milani 2019; Pezzarossa, Righini 2015).

L'imaginaire de la biostase en contexte de mobilité, plus récent, correspond au contraire à une forme paroxystique de la disparition du voyage⁵. Aussi appelée animation suspendue, la biostase est une forme d'hibernation qui vise à suspendre de manière réversible la vie consciente. C'est un thème classique de la Science-Fiction et de l'anticipation lorsqu'il s'agit de décrire un voyage interplanétaire ou interstellaire, dont on trouve avec *50 Girls 50* (Al Williamson 1953) ou *Far Centaurus* (van Vogt 1944) par exemple, des manifestations dès les années 1940. Il est d'ailleurs présent au XX^e siècle dans des œuvres qui participent à la définition du genre comme

³ Pour une approche pluridisciplinaire de la marche, cfr. Le Breton 2000, 2012, 2020; Solnit 2001; Careri 2006; Gros 2011; de Baecque 2016.

⁴ Pour ne citer qu'une seule initiative liée au renouveau de la marche en contexte de pandémie et de confinements, cfr. l'initiative «Slow Ways» qui cherche à établir de manière participative un réseau de chemins propices à la marche dans toute la Grande-Bretagne: <https://beta.slowways.org/>

⁵ Je laisse de côté les biostases qui ne correspondent pas à une expérience de mobilité, dont l'histoire remonte, sous la forme des personnages endormis (rois, anti-héros, princesses, personnages religieux), aux folklores et qui traverse toute l'histoire des formes médiatiques ayant recours à la narration.

2001: *A Space Odyssey* (Kubrick 1968) – à considérer au sein de la série des *Odyssées de l'espace* initiée conjointement par Stanley Kubrick et Arthur C. Clark –, *Planet of the Apes* (Schaffner 1968) ou encore *Alien* (Scott 1979). La biostase y apparaît comme une solution technique au problème posé par les distances qui sépare les astres. La conservation du corps pour des périodes prolongées s'accompagne de la suspension de la conscience de voyager. L'expérience de mobilité et de célérité extrême se produit dans une situation d'immobilité et d'enfermement extrême.

Comme pour le motif de la marche, celui de la biostase jouit d'une actualité particulière, qui ne se réduit d'ailleurs pas à la fiction. Depuis 2009, au moins sept films l'insèrent à la périphérie ou au cœur de leur narration⁶. En 2016 et 2021, *Passengers* (Tyldum) et *Oxygène* (Aja) se construisent exclusivement autour de l'animation suspendue et des problèmes techniques, éthiques et existentiels qu'elle pose. Ces productions font écho aux recherches médicales récentes concernant l'hypothermie à visée thérapeutique (cfr. par exemple Kutcher, Forsythe, Tisherman 2016) mais aussi aux recherches spatiales, et notamment aux projections et aux modélisations de l'Agence Spatiale Européenne visant à réfléchir au *design* des missions nécessitant une hibernation afin d'atteindre les planètes les plus proches de la terre, au premier rang desquelles, Mars (ESA 2019; CORDIS 2019; cfr. aussi Petit *et al.* 2018).

La marche et la biostase sont donc deux manières opposées de faire l'expérience de la mobilité qui deviennent des objets littéraires, commerciaux, touristiques, politiques et scientifiques. Ils diffèrent notamment sur la question du rapport à la nature et de l'articulation entre l'intérieur et l'extérieur et bien évidemment sur la question du corps (im)mobilisé. Si la marche se conçoit comme un retour au mouvement naturel du corps comme modalité du contact avec le paysage extérieur, c'est de cet extérieur que le voyageur est radicalement coupé afin

⁶ Cfr. Alvar C. (2009), *Pandorum*; Cameron J. (2009), *Avatar*; Scott R. (2012), *Prometheus*; Kosinski J. (2013), *Oblivion*; Nolan, C. (2014), *Interstellar*; ainsi que *Passengers* et *Oxygène*, cités *infra*.

d’améliorer les capacités de conservation d’un corps dont l’animation est suspendue.

Or, les rapports qu’entretiennent l’intérieur et l’extérieur en contexte de mobilité, les effets des déplacements sur le corps et les effets de la vitesse, ce qu’il est ou non possible de voir, sont autant de sujets qui ont déjà été largement abordés à plusieurs reprises depuis le XIX^e siècle lorsque survient la commercialisation d’un nouveau mode de transport. Il est partant possible que les débats et les productions discursives du passé puissent apporter un éclairage intéressant aux interrogations contemporaines. Exprimé en termes littéraires, ce lien entre mobilités contemporaines et mobilités du passé pourrait être formulé en faisant l’hypothèse que ces fictions contemporaines des mobilités sont les héritières des mises en fiction littéraire des modes de transports industriels des XIX^e et XX^e siècles, au cours desquels le voyageur est progressivement séparé du paysage.

Dans les trois sections suivantes sont donc étudiés les phénomènes de transmission, d’un paysage de la technique à un autre (Desportes 2005), des traits caractéristiques de la mobilité spatiale, définie comme ensemble de systèmes de circulations et de déplacements (Urry 2005; Stock 2019) faits de techniques et de discours. Dans la dernière section, les fictions de la marche seront alors interprétées comme des réactions critiques à cette séparation quand les fictions de la biostase apparaîtront comme l’une de ses formes paroxystiques.

Transformations des mobilités, transformations du monde

Les mobilités du monde européen industrialisé sont marquées par quatre grandes transformations qui permettent de mettre en contexte et de caractériser les productions littéraires. L’industrialisation de l’espace et du temps (Schivelbusch 1990), à partir de l’invention du train de voyageur, se traduit par l’apparition de vitesses jamais égalées (Studený 1995: 235 ss.) qui bousculent le rythme millénaire du pas (Studený 1995: 91 ss.; Roche 2010: 218 ss.). Cette accélération s’accompagne d’une réduction de l’espace environnant le voyageur en mouvement. À mesure que la vitesse

augmente, les parois et les vitres de l'habitacle se rapprochent du corps, dont les mouvements sont de plus en plus contraints. Au cours du XIX^e, les modes de transports se massifient, de sorte que cette mobilité rapide est très tôt une expérience collective et partagée. Enfin, l'apparition de l'automobile au XX^e siècle, qui reste au contraire longtemps une pratique réservée à une élite, participe, avec le vélo, d'une individualisation de la mobilité (Studený 1995: 291 ss.).

Ces transformations majeures ont des conséquences sur la manière dont est perçu le continuum espace-temps (Schivelbusch 1990: 42). Autrement dit, l'accélération, la réduction de l'espace de l'habitacle, la massification et l'apparition de la mobilité rapide privée transforment le cadre dans lequel se produit l'expérience de l'espace et l'expérience du temps. La multiplication des liaisons entre des villes distantes nécessite rapidement, en Angleterre comme en France, d'harmoniser les horaires en passant d'une gestion locale à une gestion centralisée du temps (*Ivi*: 48-49). Si, d'autre part, on peut aller plus vite et plus loin, certains lieux apparaissent et d'autres disparaissent, selon qu'ils sont mis en valeur ou délaissés par une ligne de chemin de fer ou un guide automobile. Plus encore, ces nouvelles vitesses produisent des visions du monde encore totalement inédites qui ne manquent pas de déconcerter, d'émerveiller ou de choquer des voyageurs qui adaptent par ailleurs leurs relations aux autres aux compartiments et aux conduites intérieures ainsi qu'aux durées de voyage qui raccourcissent.

Lorsque, par exemple, Victor Hugo prend le train pour la première fois en Belgique, il rend compte du caractère inédit de ce dont il fait l'expérience, protégé au cœur de l'« ouragan » :

Je suis réconcilié avec le chemin de fer ; c'est décidément très beau. [...] C'est un mouvement magnifique et qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de points, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à

l’horizon [...]. On se dit dans la voiture : C’est à trois lieues, nous y serons dans dix minutes [...]. (Gaudon, Gaudon, Leuillot 1971: 423)

Le convoi qui allait à Bruxelles a rencontré le nôtre. Rien d’effrayant comme ces deux rapidités qui se côtoyaient, et qui, pour les voyageurs, se multipliaient l’une par l’autre ; on ne voyait passer ni des wagons, ni des hommes, ni des femmes, on voyait passer des formes blanchâtres ou sombres dans un tourbillon. De ce tourbillon sortaient des cris, des rires, des huées. Il y avait de chaque côté soixante wagons, plus de mille personnes ainsi emportées, les unes au nord, les autres au midi, comme par l’ouragan. (*ibidem*)

Ce témoignage précoce du voyage en train marque l’apparition d’un monde nouveau. La vitesse modifie la vision. Elle transforme les points en raies et en tresses ; les humains n’y sont plus que des formes. Elle modifie jusqu’à la phrase qui la décrit qui prend la forme d’une longue laisse rythmée par des juxtapositions d’unités syntaxiques courtes où domine le pluriel. La transformation du couple minutes/lieues indique une transformation de la perception de l’espace et du temps.

La situation de Victor Hugo dans le train, observant depuis son cœur un ouragan, sans souffrir de sa force surhumaine, exprime par ailleurs un autre trait important du train : celui de la séparation – du fait de l’habitacle, de la vitre, de la vitesse – du voyageur avec les lieux qu’il parcourt. Il ne s’agit pas du miroir que l’on promène le long du chemin, car s’il y a chemin, il est de fer, et c’est lui, ou plutôt la vitre, qui nous promène, si tant est qu’il s’agisse encore d’une promenade. En cela, ce mode de transports, et sa mise en discours apparaissent comme un dispositif de mise en scène du monde, depuis l’intérieur de l’habitacle, dans un contexte de contrainte grandissante sur les corps. Depuis la fenêtre du train, le sujet observe ce qui est devenu un spectacle de forces qui le dépassent et dont il est séparé, à la fois à l’intérieur du train, confiné, mais désormais extérieur au monde, devenu soudainement frontière, frontière intérieure aux lieux traversés.

Séparation, fragmentation, médiatisation

À la fin du siècle, si le voyage en train n'a plus rien d'extraordinaire, c'est bien cette idée de frontière, de mise à distance du monde qui s'impose. En 1905, Henri De Régner publie *Le Passé vivant*, un roman dans lequel deux personnages nostalgiques du XVIII^e siècle font un voyage en train qui se présente comme le spectacle fugitif de ce dont ils sont irrémédiablement séparés.

Par une éclaircie subite se découvrait un spectacle admirable et fugitif. En cuirasse, les jambes nues, le profil sortant d'une vaste perruque, monté sur un cheval de marbre, un cavalier à la romaine galopait sur son piédestal. Il maîtrisait d'une main royale son coursier cabré vers la gloire. Derrière lui, au bout d'une étendue d'eau plate dans un cadre de gazon, s'élevait une puissante terrasse ; elle surgissait, solide, et massive, dans la brume et portait, isolé sur le ciel gris, un palais de magicien. Il ne semblait pas fait de pierre, mais d'une matière enchantée et composé d'une sorte de vapeur architecturale et sublime. Il se dressait, souverain, grandiose et triste. C'était Versailles, apparu un instant, avec son château, ses jardins, ses bassins et son Roi, sculpté par le Bernin. (de Régner 1905: 56-57)

En 1905, la représentation du paysage vu depuis la fenêtre du train ne met plus en avant la vitesse qui déforme les éléments du premier plan ; elle permet d'offrir à la vue un panorama presque statique mais fugitif, découpé par la fenêtre qui devient un cadre ; ici, le cadre d'une vision panoramique et architecturale. Le passage débute par la description d'un cavalier, de bas en haut ; le regard est ensuite porté en profondeur, de manière graduelle, vers un second plan, une « étendue d'eau plate », puis vers une terrasse, enfin vers le « palais de magicien ». La vision architecturale se mêle à une vision merveilleuse et féérique. Elle est reprise sous la forme d'une conclusion qui nomme ce qui a été vu, dans le sens inverse de la description, c'est-à-dire en commençant par le château pour finir par la statue.

Le déplacement en train permet de chorégraphier le paysage. C'est un tableau, un panorama qui apparaît aux yeux des voyageurs – qui plus est

un tableau merveilleux, lequel présente, à travers la vitre, un château dont la matière est changeante. La mobilité-immobilité de l’architecture fait écho à la mobilité-immobilité du train et des voyageurs, séparés du paysage comme de leur époque et du passé dont ils sont nostalgiques.

L’effet de séparation, de mise à distance du monde, du fait de la vitre et de la vitesse, qui crée un lieu mobile inaccessible au passant qui regarde le train, qui fait des lieux un grand espace « à soi pareil », ponctués d’instant, d’éphémères belvédères, de portraits fugitifs, peut être pensé à partir du cadre de ce que Tim Ingold appelle la fragmentation :

La distinction entre *promenade* et *assemblage* est essentielle à l’argument que je développerai dans ce chapitre. Mon objectif est de montrer comment, au cours de son histoire, la ligne s’est progressivement détachée du mouvement qui l’avait fait naître. Autrefois trace d’un geste continu, la ligne a été fragmentée – sous l’influence de la modernité – et transformée en une succession de traits ou de points. Comme je vais l’expliquer, cette fragmentation s’est manifestée dans plusieurs domaines connexes : celui du *voyage*, où le trajet fut remplacé par le transport orienté vers une destination ; celui des *cartes*, où le croquis cartographique fut remplacé par le plan de route ; et celui de la *textualité*, où la tradition orale du récit fut remplacée par la structure narrative prédéfinie. La fragmentation a aussi modifié notre conception du *lieu* : autrefois nœud réalisé à partir d’un entrecroisement de fils en mouvement et en développement, il est désormais un point nodal dans un réseau statique de connecteurs. Dans nos sociétés métropolitaines modernes, les hommes évoluent de plus en plus dans des environnements qui sont construits comme des assemblages d’éléments connectés. Dans la pratique, ils continuent cependant à se faufiler dans ces environnements, en traçant leurs propres chemins. Pour comprendre comment les hommes non seulement occupent mais aussi *habitent* les environnements où ils vivent, je propose qu’on s’éloigne du paradigme de l’assemblage pour revenir à celui de la promenade. (Ingold 2013: 100)

L'apparition des modes de transports modernes peut correspondre à cette transformation, du paradigme de la « promenade » (« wayfaring » dans l'édition anglaise) vers celui du « transport orienté vers une destination » : la fragmentation d'une ligne en points, la reconfiguration de l'espace par l'infrastructure et le réseau qui provoque la fragmentation de l'expérience de vie.

La mobilité des modes de transports préindustriels, que l'on caractérise rétrospectivement par leur lenteur, ont en effet cela de particulier que le voyageur entretient avec la paysage traversé une intimité (Studený 1995: 17-26) ; il en observe les détails, au premier comme à l'arrière-plan (Schivelbusch 1990: 52 ss.) ; les infrastructure routières et ferroviaires au contraire doivent, pour se développer, créer des points sur ce parcours et de fait fragmentent ce qui devient une succession d'étape, d'échangeurs et de correspondances, qui, lorsqu'elle ressemble à une ligne, s'apparente à un couloir – les rails, les autoroutes – dont il n'est plus possible de sortir aisément.

La séparation du voyageur avec les lieux qu'il parcourt permet de faire une seconde remarque : les modes de transports sont désormais interprétables comme des dispositifs de médiatisation du monde (Schivelbusch 1990: 64 ss.). Or, la littérature est elle-même une forme de médiatisation du monde, parmi d'autres. Lorsque le discours littéraire dit quelque chose des modes de transports, il confronte le lecteur sinon à une médiatisation à double détente, du moins à un enchâssement des médiatisations, qui place ce lecteur dans la position du voyageur.

Il est donc possible d'interroger les modes de transport comme des dispositifs optiques utilisés par les auteurs et dans le même temps comme des dispositifs spéculaires, qui, puisqu'ils médiatisent l'expérience que le sujet fait du monde à deux niveaux, comme voyageur et comme lecteur, pensent la relation du lecteur par rapport au monde, à l'extérieur, à l'intérieur. Ils proposent aussi dans le même temps des constructions dont la validité dépasse le simple cadre de la mobilité et de la narratologie : lorsque la littérature dit quelque chose des rapports entre intérieur et extérieur dans un contexte de mobilité, elle dit quelque chose de l'humain, de nos rapports entre intérieur et extérieur d'un point de vue

anthropologique. Elle dit quelque chose de l’humain, auteur, narrateur, personnage, voyageur, lecteur-voyageur dans leur tentative de construire leur rapport au monde.

Réorganisations romanesques de l’expérience

La modification, de Michel Butor, paru en 1957, est un roman qui raconte le voyage en train de nuit de Paris à Rome de Léon, qui a soudainement décidé d’annoncer à sa maîtresse romaine, Cécile, qu’il quitte sa femme et de lui proposer de venir vivre à Paris avec lui. Le trajet est cependant l’histoire de l’abandon de ce projet. L’immobilisation mobile du protagoniste dans le train est révélatrice de sa situation existentielle qui le mène, avec la rigueur d’un chemin de fer, vers un avenir conjugal décevant qu’il cherche vainement à éviter.

Coincé entre les passagers dans le compartiment, par définition aveugle aux terminus du trajet et découpé de vitres embuées qui ne donnent que sur la nuit, Léon se trouve au croisement de deux axes. Celui, d’une part, qui relie Paris à Rome, matérialisé par les rails, ligne sur laquelle se superpose l’habitude professionnelle des allers-retours, les projections qui portent les pensées vers Rome, les rétrospections qui ramènent à Paris, ainsi que les analepses et les prolepses qui s’ajoutent comme une strate supplémentaire, pour décrire par un mouvement d’inversion, aussi bien le passé à Rome, avant ce voyage, que le futur à Paris, une fois revenu – reprises sans fin, à la fois répétition du passé personnel (*Ivi*: 61-65), mais aussi antique et archéologique, et répétition préparatoire de la déclaration à Cécile (*Ivi*: 55-60). Celui, d’autre part, transversal, construit par le dispositif scopique qu’exploite l’auteur, qui place son personnage entre la fenêtre du compartiment et celle du couloir intérieur, séparée elle-même de l’habitacle par une porte vitrée. Le styleme « au-delà de la fenêtre » et ses variantes⁷, marque le seuil, structure

⁷ On dénombre une trentaine d’occurrences. Le mot « fenêtre » est utilisé 115 fois, pour 278 pages dans l’édition de la collection "double". Pour une réflexion approfondie sur la fenêtre dans la littérature européenne, cfr. Del Lungo 2014.

l'attention visuelle du personnage, la spatialité et la temporalité romanesque dans laquelle il évolue et affirme cette frontière intérieure entre le soi mobile et le paysage. Léon est ainsi souvent placé dans une position de recherche difficile d'indices concernant sa localisation ou l'heure, « au-delà de la une fenêtre noyée » où « tournent, au milieu du paysage semblable à des reflets dans un étang, les triangles obscures de toits et d'un clocher » (*Ivi*: 97).

Au carrefour de ces deux axes, géographique et temporel, d'une part, et scopique, de l'autre, le voyageur se trouve désorienté au point qu'il peut avoir l'impression que l'immobilité de son corps s'est propagée au train lui-même, dont les fenêtres permettent de voir défiler un paysage mis en mouvement, radicalement séparé de lui comme l'image de l'œil pourtant tendu vers elle, au cinéma.

Si c'était donc déjà Viareggio tout à l'heure, vous allez bientôt arriver à Pise (ce doit être la forêt de pins maintenant, vous devez vous éloigner de la mer) ; vous ne savez plus à quelle heure exactement ; c'est écrit dans l'indicateur qui est dans la valise au-dessus de vous, mais vous n'avez pas envie de vous lever pour l'y chercher. Vous regardez votre montre : il est une heure et quart à peu près ; vous ne savez plus de combien elle avance ; vous ne savez plus quand vous l'avez remise à l'heure [...].

Des murs s'approchent, des lampes suspendues à des fils au-dessus des rues vides qu'elles ne parviennent pas à éclairer, des feux verts et rouges, un autre train, de marchandise, avec des automobiles sur ses wagons ; la gare glisse lentement [...]. (*Ivi*: 253)

La configuration du compartiment de train de nuit permet à Michel de Butor de placer son personnage dans une situation de solitude et d'immobilité totale, tant corporelle qu'existentielle et dans une situation de désorientation où la perte des repères temporels et spatiaux s'accompagne d'une inversion de la mobilité : c'est la gare qui « glisse » dans l'espace, de même que la montre « avance » sur le temps. Le monde n'apparaît plus que par vues discontinues et fugaces, qui relèvent soit de perceptions visuelles imprécises, soit de l'imagination de Léon, où s'entremêlent par juxtaposition ekphrasis (*Ivi*: 65), souvenirs, bribes d'Histoire antique,

descriptions du moment présent du voyage et préfigurations des événements à venir.

Face à cette impression de ne pouvoir accéder au monde que par fragments épars qu’il est difficile de rassembler, le personnage cherche à reconstruire une continuité depuis le mouvement lui-même, « le mouvement qui s’est produit dans votre esprit accompagnant le déplacement de votre corps d’une gare à l’autre à travers tous les paysages intermédiaires » (*Ivi*: 286). L’une des étapes de cette volonté de mise en cohérence du divers des pensées qui traversent le personnage est la tentative de faire du train, qui semble pourtant séparer le soi du monde, l’instrument d’une « réorganisation » plus heureuse de l’existence :

Vous voici revenu, l’esprit toujours empli de cette agitation qui n’a fait que croître et s’obscurcir depuis que ce train s’est mis en marche à Paris, le corps fourmillant de ces pincements de fatigue se faisant de quart d’heure en quart d’heure plus aigus, intervenant de plus en plus violents dans le cours de vos pensées, dérangeant votre regard lorsque vous vous efforcez de l’appliquer à un objet ou un visage, vous aiguillant brusquement vers une de ces régions de vos souvenirs ou de vos projets que vous désirez justement éviter, toutes bouillonnantes, toutes fermentantes, toutes bouleversées dans cette réorganisation de l’image de vous-même et de votre vie qui est en train de s’accomplir, de se dérouler implacablement sans qu’y soit pour rien votre volonté, cette métamorphose obscure dont, vous le sentez bien, nous ne percevez qu’une minime zone [...]. (*Ivi*: 236).

L’expérience de mobilité ferroviaire qui mime la fragmentation anthropologique caractéristique de la modernité dont parle Tim Ingold, où le soi mobile, séparé de l’extérieur par une frontière intérieure, est tiraillé entre l’origine et la destination, où la ligne serpentine est remplacée par les correspondances et les tracés rectilignes, semble pourtant en mesure de procéder à une « métamorphose obscure » qui se manifeste notamment par la fébrilité de l’esprit comme du corps. Cette réorganisation de la « vie » intervient grâce à l’infrastructure ferroviaire qui relie Paris à Rome mais aussi grâce au glissement « de ces « régions » « bouillonnantes » et « fermentantes » :

Vous vous dites : s'il n'y avait pas eu ces gens, s'il n'y avait pas eu ces objets et ces images auxquels se sont accrochées mes pensées de telle sorte qu'une machine mentale s'est constituée, faisant glisser l'une sur l'autre les régions de mon existence au cours de ce voyage différent des autres, détaché de la séquence habituelle de mes journées et de mes actes, me déchiquetant,

s'il n'y avait pas eu cet ensemble de circonstances, cette donne du jeu, peut-être cette fissure béante en ma personne ne se serait-elle pas produite cette nuit, mes illusions auraient-elles pu tenir encore quelques temps,

mais maintenant qu'elle s'est déclarée il ne m'est plus possible d'espérer qu'elle se cicatrise ou que je l'oublie, car elle donne sur une caverne qui est sa raison, présente à l'intérieur de moi depuis longtemps, et que je ne puis prétendre boucher, parce qu'elle est la communication avec une immense fissure historique. (*Ivi*: 276)

Mobile immobilisant le corps, réduit à une agitation minimale, cellule de confinement ouverte sur un extérieur indiscernable, lieu à la fois public et privé de la solitude, stase kinétique d'observation, d'introspection, de projection et de rétrospection, la machine ferroviaire assure les conditions de possibilité d'une « machine mentale » qui réorganise les « régions de mon existence » afin, mais en vain, de suturer la « fissure béante en ma personne ».

Dans les pages qui suivent, le personnage achoppe sur une superposition dont l'ampleur chronologique correspond au caractère « historique » de la fissure mais qui ne peut exister qu'au sein d'une configuration fictionnelle :

Une des grandes vagues de l'histoire s'achève ainsi dans votre conscience, celle où le monde avait un centre, qui n'était pas seulement la terre au milieu des sphères de Ptolémée, mais Rome au centre de la terre, un centre qui s'est déplacé, qui a cherché à se fixer après l'écroulement de Rome à Byzance, puis beaucoup plus tard dans le Paris impérial, l'étoile noire des chemins de fer sur la France étant comme l'ombre de l'étoile des voies romaines. (*Ivi*: 279)

Vous dites : il faudrait montrer dans ce livre le rôle que peut jouer Rome dans la vie d’un homme à Paris ; on pourrait imaginer ces deux villes superposées l’une à l’autre, l’une souterraine par rapport à l’autre, avec des trappes de communication que certains seulement connaîtraient sans qu’aucun sans doute parvînt à les connaître toutes, de telle sorte que pour aller d’un lieu à un autre il pourrait y avoir certains raccourcis ou détours inattendus, de telle sorte que la distance d’un point à un autre, le trajet d’un point à un autre, serait modifié selon la connaissance, la familiarité que l’on aurait de cette autre ville, de telle sorte que toute localisation serait double, l’espace romain déformant plus ou moins pour chacun l’espace parisien, autorisant rencontres ou induisant en pièges. (*Ivi*: 280).

Ainsi le travail littéraire et narratif du train aboutit à deux superpositions, de l’infrastructure ferroviaire française sur le réseau des voies romaines d’une part et d’autre part de la ville de Paris sur la ville de Rome. Si à ce moment du roman et jusqu’à la dernière page, le voyage en train, comme mode de transport permettant le changement de vie, mais aussi comme « machine mentale » permettant la réorganisation de l’expérience de vie, s’avère finalement décevant, il n’en reste pas moins qu’il a été l’un des instruments qui permet au personnage de comprendre que c’est de la fiction que viendra la possibilité de faire la synthèse de la bigarrure fragmentée du sensible. Michel Butor nous montre par l’intermédiaire de la mobilité ferroviaire un personnage cherchant à « tracer [son] propre chemin » (Ingold 2013: 100), à échapper à une situation de blocage existentiel en traçant sur l’espace géographique un parcours fictionnel de libération.

Esquisse d’une poétique historique de la mobilité spatiale

En 120 ans, de 1837, date de la lettre de Victor Hugo à Adèle décrivant son premier voyage en train, à 1957, année de parution de *La modification*, le rôle et les usages littéraires du train se sont transformés. La fascination pour la vitesse qui modifie les perceptions visuelles, étirant les éléments de

premier plan, laisse place progressivement à une impression de léthargie – visible notamment dès les années 1860 chez Honoré Daumier⁸. C'est encore le cas en 1905 chez Henri de Régnier où le paysage encadré par la fenêtre ressemble au tableau vivant d'une scène féérique, désormais inaccessible aux voyageurs-spectateurs. Une fois passée la surprise de la vitesse, la vision de l'extérieur retrouve l'harmonie de la lenteur caractéristique d'un régime antérieur de mobilité, celui d'avant les années 1830, mais deux choses ont changé, qui s'affirment plus encore dans le roman de Michel Butor. Le compartiment n'est plus systématiquement, comme c'était le cas en voiture à cheval, le lieu de la sociabilité et de la conversation⁹. L'échange mondain le cède en partie à la contemplation solitaire d'un paysage dont l'humain n'est plus partie prenante. Ce qui reste est la continuité du regard, qui se pose sur les objets, les autres voyageurs et sur les vitres, dont l'enjeu est de savoir s'il sera possible de faire de cette perception continue du divers une continuité de la conscience.

En somme, d'un régime de la mobilité à l'autre (Kesselring, Vogl 2013), le train, compris comme un ensemble technique et discursif au sein d'un système des mobilités en constante mutation, modifié lui aussi tant par les innovations techniques que par les discours qui le sémantisent, devient un dispositif optique, un des médias grâce auquel le monde apparaît et prend sens, au prix d'une séparation radicale entre l'humain et le monde extérieur. De 1837 à 1957, la vitre-ouverture, qui donne sur le multiple des impressions éparses du voyage devient une vitre-cadre dont les épiphanies déceptives qu'elle chorégraphie annonce la vitre-écran qui ne montre plus que soi.

Dans le contexte de cette lecture historicisée de la poétique des modes de transports, la marche et la biostase prennent en effet un sens nouveau. Il est possible de les interpréter comme les héritières des mises en fiction

⁸ Cfr. Entre autres la série « Les trains de plaisir », parue en 1864 dans le *Charivari*, où la vitesse est loin d'être le sujet majoritaire.

⁹ Lorsque c'est le cas, c'est bien souvent alors l'occasion de faire apparaître un désordre social, qui va de l'étrange au crime, cfr. Beaumont 2007.

littéraire des modes de transports industriels des XIX^e et XX^e siècle, au cours desquels le voyageur est progressivement séparé du paysage. L’une est une réaction contre la fragmentation anthropologique, qui cherche une continuité de la pensée et du corps ; la seconde sa matérialisation paroxystique où ne gisent en matière de continuité que sa solution. Toutes deux cependant structurent leur rapport à l’espace autour de la séparation, du regard et du corps, qui découle des élaborations romanesques antérieures.

Ainsi la marche cherche à faire du mouvement du corps, libéré de tout habitacle, une méthode de construction commune et partagée du paysage dont l’humain fait partie, grâce aux errements d’un regard qui n’est plus ni encadré ni offusqué mais critique. Les fictions qui mettent en scène la biostase s’appuient elles-aussi sur ces éléments pour produire une forme imaginaire de mobilité au sein de laquelle la réduction l’espace de l’habitacle est si forte qu’elle épouse presque le corps immobilisé du voyageur inconscient des distance astronomiques qu’il parcourt et qui n’est plus, dès lors que la léthargie s’est muée en suspension de l’animation, celui qui regarde, mais celui qu’on regarde – étrange renversement du sens de la médiatisation –, dont on guette, c’est tout l’enjeu, la possibilité d’un réveil accidentel dans le noir cosmique et solitaire.

Bibliographie

- Adey P. *et al.* (2021), *Pandemic (Im)mobilities*, "Mobilities", XVI, 1, pp. 1-19.
- Baecque (de) A. (2016), *Une histoire de la marche*, Perrin, Paris.
- Beaumont M. (2007), *Railway Mania: The Train Compartment as the Scene of a Crime*, in M. Beaumont, M. Freeman (eds.), *The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble*, Peter Lang, Bruxelles, pp. 125-153.
- Butor M. (1980), *La modification*, Les Éditions de Minuit, "double", Paris (1957).
- Caiello S. *et al.* (2021), *Diritto alle città: pratiche di mobilità e di immaginazione urbana. Spunti di riflessione dalla città pandemica*, in A. Frenay, F. Milani, B. della Gala, L. Quaquarelli, *Lasciate socchiuse le porte*, Armando, Roma, pp. 81-100.
- Careri F. (2006), *Walkscapes: camminare come pratica estetica*, Einaudi, Turin.
- Cazanave C. (2005), *Le dialogue au XVIIe siècle en France : un genre français moderne ? Éléments pour une mise au point*, "Dix-septième siècle", 3, 228, pp. 427-441, <https://www.cairn.info/revue-dix-septieme-siecle-2005-3-page-427.htm> (dernière consultation 03/06/2021).
- CORDIS (2019), *Research suggests that hibernation is a likely option to make deep space exploration a reality*, <https://phys.org/news/2019-12-hibernation-option-deep-space-exploration.html> (dernière consultation 29/05/2021).
- Debray R. (2000), *Introduction à la médiologie*, Presses Universitaires de France, Paris.
- Del Lungo A. (2014), *La fenêtre. Sémiologie et histoire de la représentation littéraire*, Seuil, Paris.
- Desportes M. (2005), *Paysages en mouvement*, Gallimard, Paris.
- ESA (2019), *Hibernating astronauts would need smaller spacecraft*, <https://phys.org/news/2019-11-hibernating-astronauts-smaller-spacecraft.html> (dernière consultation 29/05/2021)

- Fabre J. (2017), *De la promenade au promeneur : le promeneur solitaire, une figure émergente à la fin du XVIII^e siècle ?* in G. Farrugia, P. Loubier, M. Parmentier (dir.), *Promenade et flânerie : vers une poétique de l'essai entre les XVIII^e et XIX^e siècles*, « La Licorne », Presses Universitaires de Rennes, Rennes, pp. 49-65.
- Fabre J. (2019), *Marcher, penser, écrire : la promenade littéraire de La Mothe Le Vayer à Rousseau*, thèse de doctorat non publiée, sous la direction de Michel Delon, Sorbonne-Université.
- Farrugia G., Loubier P., Parmentier M. (2017) dir., *Promenade et flânerie : vers une poétique de l'essai entre les XVIII^e et XIX^e siècles*, « La Licorne », Presses Universitaires de Rennes.
- Frenay A., Iacoli G., Quaquarelli L. (2019), *Parcours mobiles, pensées frontalières*, in Ead., dir., *Traverser. Mobilité spatiale, espace, déplacements*, Peter Lang, Bruxelles, pp. 9-18.
- Gaudon J., Gaudon S., Leuillot B. (1991) dir., *Correspondance familiale et écrits intimes, II (1828-1839)*, Victor à Adèle, 22 août 1837, Robert Laffont, Paris.
- Gros F. (2008), *Marcher, une philosophie*, Carnets Nord, Paris.
- Ingold T. (2013), *Une brève histoire des lignes*, tr. Sophie Renaut, Zones Sensibles, Bruxelles (*Lines. A Brief History*, Routledge, Londres, New York 2007).
- Kesselring S., Vogl G. (2013), *The new mobilities regimes*, in S. Witzgall, G. Vogl et S. Kesselring (dir.), *The New Mobilities Regimes in Art and Social Sciences*, Routledge, Londres, pp. 17-36.
- Kutcher M. E., Forsythe R. M., Tisherman S. A. (2016), *Emergency preservation and resuscitation for cardiac arrest from trauma*, "International Journal of Surgery", 33, part B, pp. 209-212, <https://doi.org/10.1016/j.ijsu.2015.10.014> (dernière consultation 04/06/2021).
- Le Breton D. (2000), *Éloge de la marche*, Métailié, Paris.
- Le Breton D. (2012), *Marcher. Éloge des chemins et de la lenteur*, Métailié, Paris.
- Le Breton D. (2020), *Marcher la vie. Un art tranquille du bonheur*, Métailié, Paris.

- Lefay S. (2019) dir., *Se promener au XVIII^e siècle. Rituels et sociabilités*, Classiques Garnier, Paris.
- Lussault M. (2021), *Il mondo del virus. Riflessioni sull'esperienza del lockdown*, trad. it. C. Denti, L. Quaquarelli, in A. Frenay, F. Milani, B. della Gala, L. Quaquarelli, *Lasciate socchiuse le porte*, Armando, Roma, pp. 15-25.
- Milani F. (2019), *Écrivains en marche sur les voies antiques italiennes*, in A. Frenay, G. Iacoli, L. Quaquarelli (dir.), *Traverser. Mobilité spatiale, espace, déplacements*, Peter Lang, Bruxelles, pp. 89-122.
- Nuvolati G. (2006), *Lo sguardo vagabondo. Il flâneur e la città da Baudelaire ai postmoderni*, Il Mulino, Bologne.
- Nuvolati G. (2013), *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*, Firenze University Press, Florence.
- Petit G. et al. (2018), *Hibernation and Torpor: Prospects for Human Spaceflight*, in E. Seedhouse, D. Shayler (eds.), *Handbook of Life Support Systems for Spacecraft and Extraterrestrial Habitats*, Springer, Cham, https://doi.org/10.1007/978-3-319-09575-2_199-1 (dernière consultation 11/06/2021)
- Pezzarossa F., Righini M. (2015), *La camminata malandrina, ragazzi di strada nella Roma di Pasolini*, coll. Lettere Persiane, Mucchi Editore, Modena.
- Régnier (de) H. (1905), *Le Passé Vivant*, Mercure de France, Paris
- Roche D. (2010), *Les circulations dans l'Europe moderne : XVII^e-XVIII^e siècle*, Arthème Fayard, Paris.
- Schivelbusch W. (1990), *Histoire des voyages en train*, tr. Jean-François Boutout, Le Promeneur, Paris (*Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Hanser, München, Wien (1977)).
- Solnit R. (2001), *Wanderlust. A History of Walking*, Verso, Londres.
- Stock M. (2019), *Mobilités*, in C. Delory-Momberger ed., *Vocabulaire des histoires de vie et de la recherche biographique*. Érès Toulouse [10.3917/eres.delor.2019.01.0112](https://doi.org/10.3917/eres.delor.2019.01.0112) (dernière consultation 15/06/2021)
- Studený C. (1995), *L'invention de la vitesse XVIII^e-XX^e siècle*, Gallimard, Paris.
- Urry J. (2005), *Les systèmes de la mobilité*, "Cahiers internationaux de sociologie", 1, 118, pp. 23-35.
- Vogt (van) A.E. (1944), *Far Centaurus*, "Astounding Science Fiction", Street&Smith, New York.

Williamson A. (1953), *50 Girls 50*, "Weird Science", 20, Entertainments Comics, New-York.

Sitographie

Virilio P. (2004), *Dromologie, logique de la course*, entretien avec Giaro Daghini, <http://multitudes.samizdat.net/Dromologie-logique-de-la-course> (dernier accès 02/06/2021).

Slow Ways, <https://beta.slowways.org/> (dernière consultation 10/06/2021).

Filmographie

Aja A. (2021), *Oxygène*, Gateway Films, Wildbunch, Echo Lake entertainment, États-Unis, France (100 min).

Alvart C. (2009), *Pandorum*, Constantin Film Production, Impact Pictures, États-Unis, Allemagne (108 min).

Cameron J. (2009), *Avatar*, 20th Century Fox, Dune Entertainment, Giant Studios, Ingenious Film Partners, Lightstorm Entertainment, États-Unis (162 min).

Kosinski J. (2013), *Oblivion*, Chernin Entertainment, Radical Pictures, Etats-Unis (124 min).

Kubrick S. (1968), *2001: A Space Odyssey*, MGM, États-Unis, Royaume-Uni (149 min).

Nolan, C. (2014), *Interstellar*, Warner Bros., Paramount Pictures, Legendary Pictures, Syncopy Films, Lynda Obst production, Royaume-Uni, États-Unis (169 min).

Schaffner F. (1968), *Planet of the Apes*, APJAC Productions, 20th Century Fox, États-Unis (112 min).

Scott R. (1979), *Alien*, Brandywine Productions, 20th Century Fox, États-Unis, Royaume Uni (117 min).

Scott R. (2012), *Prometheus*, Scott Free Productions, Brandywine Productions, Dune Entertainment, Etats-Unis, Royaume-Uni (124 min).

Tyldum M. (2016), *Passengers*, Sony Pictures Entertainment, Original Film, Village Roadshaw Pictures, États-Unis (116 min).

L'auteur

Adrien Frenay

Adrien Frenay est professeur certifié de Lettres Modernes à l'Université Paris Nanterre où il termine son doctorat de Littérature Française, en cotutelle avec l'Université de Parme. Il coordonne au sein du Centre de Recherches Pluridisciplinaires Multilingues avec L. Quaquarelli le projet international *Espace, Déplacement, Mobilité*. Ses recherches portent sur la poétique historique de la mobilité dans le roman français des XIXe et XXe siècle. Dernière publication : *Traverser. Mobilité spatiale, espace, déplacements* (2019, dir., avec G. Iacoli et L. Quaquarelli).

Email: af@parisnanterre.fr

L'article

Date sent: 02/07/2021

Date accepted: 07/12/2021

Date published: 29/12/2021

Comment citer cet article

Adrien Frenay, *(Im)mobilité et réorganisations romanesques de l'expérience*, "Medea", VII, 1, 2021, DOI: [10.13125/medea-4867](https://doi.org/10.13125/medea-4867)