HAL
open science

Paysages en mouvement chez Claude Simon

Jean-Yves Laurichesse

To cite this version:

Jean-Yves Laurichesse. Paysages en mouvement chez Claude Simon. Europe. Revue littéraire mensuelle, 2015, Claude Simon, 1033. hal-01871362

HAL Id: hal-01871362

https://hal.science/hal-01871362v1

Submitted on 10 Sep 2018

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

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

Paysages en mouvement chez Claude Simon

Jean-Yves LAURICHESSE
Université Toulouse-Jean Jaurès
Patrimoine, Littérature, Histoire

Article publié dans *Europe*, n° 1033, « Claude Simon », mai 2015, p. 47-58.

Chaque grande technique porte en soi un "paysage"
Marc Desportes

Si les romans de Claude Simon nous font aller et venir dans le temps, celui de la vie personnelle comme celui de l'Histoire, c'est aussi par de constants déplacements dans l'espace : « des fragments épars d'une vie d'homme au long de ce siècle et aux quatre coins du monde », cette expression du Prière d'insérer du *Jardin des Plantes* pourrait définir aussi bien l'œuvre entière. Le puissant « sentiment géographique[1] » de l'écrivain rejoint son goût de la description, qui fait jeu égal avec le récit, voire l'envahit de l'intérieur, tel un « cheval de Troie[2] ». Mais la description chez lui est rarement statique. Dépendant toujours du point de vue d'un sujet – on sait la proximité de l'écrivain avec la phénoménologie de Merleau-Ponty, et l'intérêt du philosophe pour son œuvre –, elle en suit les mouvements. Cette mobilité perceptive s'accentue pour peu que le sujet soit embarqué dans un moyen de transport quelconque.

L'historien Marc Desportes a montré, dans son beau livre *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace. XVIIIe-XXe siècles*, combien l'évolution technique avait modifié notre appréhension du monde : « Une technique de transport impose […] au voyageur des façons de faire, de sentir, de se repérer. Chaque grande technique de transport modèle donc une approche originale de l'espace traversé, chaque grande technique porte en soi un "paysage"[3]. » C'est que le mouvement contribue largement à la perception du monde, comme le rappelle l'historien en reprenant l'image de la statue de Condillac :

> Dès que la faculté de se mouvoir lui est donnée, le mouvement du corps tout entier ou de la main seule lui apporte une information concrète sur l'éloignement, le volume, les formes… La vision est associée à ce mouvement ; c'est grâce à cette information que l'œil apprend à percevoir les distances, à suivre un contour, à appréhender une forme, et qu'une sorte de continuité s'instaure entre le mouvoir et le voir[4].

C'est ainsi que la perception du paysage naît pour l'historien de l'amélioration des routes et des voitures à cheval au XVIIIe siècle, qui permettent au voyageur de construire un « paysage de la route[5] ».

---

[1] J'emprunte l'expression au titre d'un livre de Michel Chaillou (Gallimard, 1976) et renvoie à l'ouvrage collectif que j'ai édité : *Claude Simon géographe*, Classiques Garnier, 2013.
[2] Claude Simon, *Discours de Stockholm*, in *Œuvres*, tome I, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 2006, p. 895.
[3] Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace. XVIIIe-XXe siècles*, Gallimard, « Bibliothèque illustrée des histoires », 2005, p. 8.
[4] *Ibid.*, p. 80.
[5] *Ibid.*, p. 77.

La perspective de Marc Desportes couvre des mutations à l'échelle de trois siècles. Celle de Claude Simon, même s'il lui arrive de remonter le cours de l'Histoire jusqu'à ses ancêtres de la fin du XVIIIe siècle, est plus resserrée sur le temps d'une vie. Mais dans cette période même coexistent des moyens de transport dont l'apparition s'est échelonnée à travers le temps. Par son expérience de soldat en 1939-1940, l'écrivain a connu le déplacement à cheval, ce qui le relie à une histoire millénaire. Mais il a aussi roulé à bicyclette, en automobile, en tramway, en train, et finalement volé en avion. Expériences bien communes, dira-t-on. Certes, mais l'important est ce qu'il a su en faire littérairement. Car loin de n'être qu'un élément anecdotique ou réaliste du roman, les moyens de transport modèlent chez Simon à la fois une vision et une poétique. Ils fonctionnent comme des intensificateurs de perception, qui obligent à inventer de nouveaux moyens de restitution. C'est ce rôle *moteur* des moyens de transport dans la description simonienne qu'il s'agira ici de préciser, sans prétendre à l'exhaustivité, mais en mettant en lumière quelques modalités privilégiées.

Paysages ferroviaires

Le développement des chemins de fer à partir des années 1830 a profondément modifié la vision du paysage forgée par les voyageurs du XVIIIe siècle. Si dans un premier temps la vitesse est ressentie comme une perte en termes de spectacle (« tout disparaît avant qu'on ait pu le fixer », notait un voyageur en 1833[6]), un nouveau paysage se construit, qui se déroule à la manière d'un « panorama », ce cylindre pictural inventé à la fin du XVIIIe siècle pour donner l'illusion d'un tour d'horizon : « Le panorama ferroviaire procure […] une vision qui, dans une translation mécanique continue, associe grandes variations et détails fugitifs. C'est là un mode inédit de découverte spatiale.[7] » C'est toujours ce lent mouvement du paysage s'organisant sous les yeux du voyageur qu'évoque par exemple dans *Le Vent*, l'arrivée de Montès dans la ville du midi :

> […] derrière la vitre du wagon de troisième classe […] il avait […] regardé filer horizontalement les étangs, les collines grises, les haies de cyprès, la terre rouge des vignes, les rivières desséchées dans leurs inutiles et trop vastes lits de cailloux : un paysage aigre, brutal sous l'hivernale et impitoyable lumière qui faisait étinceler à l'horizon la barre métallique de la mer […][8].

Et c'est le même paysage que contemplera, en sens inverse, le brigadier de *L'Acacia* partant rejoindre son centre de mobilisation dans l'est, l'analogie des deux descriptions disant bien la stabilité d'un paysage familier à l'écrivain :

> Bientôt les vergers laissèrent place aux étendues plantées de vignes où, de loin en loin, s'étiraient les lignes de platanes bordant les routes. Un peu plus tard la voie courut entre des marais salants, non loin de la mer dont on voyait les vagues s'arrondir, basculer au ralenti, se briser et rebondir de proche en proche en longs rouleaux au-delà desquels scintillait dans le matin une étroite bande argentée[9].

Ainsi les éléments structurants du paysage sont-ils nettement dégagés à la faveur du mouvement du train qui les fait « filer horizontalement » : étangs, haies de cyprès, vignes, lignes de platanes, rivières, mer.

Mais la vision par la fenêtre d'un train permet une autre forme de saisie du paysage, celle de « détails fugitifs » et pour cela d'autant plus frappants : « S'il parvient à le faire, le voyageur suivra le détail quelques secondes, le "fixant" du regard sur le fond mouvant comme l'on fixe d'une punaise une lithographie sur un mur. […] Par contraste avec le premier plan fuyant, il semble que le détail perçu se présente toujours avec une netteté renforcée.[10] » Ainsi,

---

[6] Lettre de Louis Napoléon Bonaparte citée par Marc Desportes, *op. cit.*, p. 141.
[7] Marc Desportes, *op. cit.*, p. 149.
[8] Claude Simon, *Le Vent : tentative de restitution d'un retable baroque* [1957], in *Œuvres*, tome I, *op. cit.*, p. 9.
[9] Claude Simon, *L'Acacia* [1989], in *Œuvres*, tome II, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 2013, p. 1105.
[10] *Ibid.*, p. 148.

dans la section « Voyage » de *La Bataille de Pharsale*, Claude Simon rend cet effet par de brèves notations dont la forme nominale exprime l'instantanéité du perçu, soustrait au temps du récit, tandis que l'absence de ponctuation dit le continuum persistant de la sensation :

> les derniers pavillons d'une cité ouvrière s'enfuyant Une femme ouvre les volets d'une fenêtre se penchant en avant pour les plaquer de chaque côté contre le mur écartant tout grand ses bras blancs, sous ses aisselles des flammèches rousses
> […]
> chemin déjà herbu entre deux jardinets campagnards petite fille vêtue d'un tricot bleu foncé culotte bleu clair sale debout son buste pivotant sur ses hanches maigres tandis qu'elle suit le train des yeux une main posée…[11]

Notons que le caractère fugace de ces visions est accentué par l'insertion d'autres éléments appartenant aussi à l'expérience du voyageur : une femme dans le couloir du wagon « obstruant maintenant la fenêtre », le livre sur la peinture qu'il est en train de lire, etc. Ces éléments eux-mêmes motivent la discontinuité, puisque le voyageur ne contemple pas le paysage en continu, l'attention qu'il lui porte étant intermittente.

Dans *Le Jardin des Plantes*, Claude Simon combinera la continuité du défilement panoramique et la discontinuité du détail saisi au vol en évoquant

> [ces] grandes villes d'Europe (Londres, Berlin, Paris…) qui, pour ainsi dire, se déchiquètent sur leur pourtour, s'effilochent, semblent éparpiller à leur périphérie des banlieues de moins en moins denses, des morceaux de villes, comme un archipel d'îlots de plus en plus dispersés s'égrenant à mesure qu'on s'éloigne du centre…
> (Par exemple, à partir de la gare de l'Est, noté successivement :
> Hangars — Gare de marchandises — Multitudes de voies
> Entrepôts — HLM
> Poste d'aiguillage
> Terrains vagues — Usines
> Pavillons — Jardinets
> Gazomètres — Lignes à haute tension Pylônes
> Usines — Clôtures en plaques de ciment
> Pavillons pierre meulière marron ou crépis gris-noir
> Cimenterie — Linge rose qui sèche (gardien ?)
> Garage en briques : cour pleine d'autos à la casse
> Fleuve vert — Péniches
> […][12]

La forme de la liste convient à la saisie plus précise que permet la vitesse relativement lente du train de banlieue, sans pour autant chercher à construire un paysage cohérent, qui d'ailleurs n'existe pas dans la réalité d'une urbanisation chaotique : il s'agit plutôt, à la manière de Georges Perec, de tenter, tout en le sachant impossible, une forme d'« épuisement » du lieu et du trajet qui le parcourt[13].

Paysages automobiles

La fragmentation du paysage est souvent associée chez Claude Simon au déplacement en automobile. Marc Desportes en a décrit les caractéristiques propres :

> Un paysage original se constitue au cours du voyage automobile. Ce paysage, ce n'est pas une grande perspective offrant des profondeurs bleutées. Ce n'est pas non plus le défilement au loin d'un vaste panorama. C'est une succession de vues, s'enchaînant selon des angles variés pour peu que la route serpente. D'où ces effets de découverte, de masque, d'aperçu, dus à un horizon qui s'ouvre, à un relief que l'on contourne, à des obstacles dépassés.

---

[11] Claude Simon, *La Bataille de Pharsale* [1969], in *Œuvres*, tome I, *op. cit.*, p. 663-664.
[12] Claude Simon, *Le Jardin des Plantes* [1997], in *Œuvres*, tome I, *op. cit.*, p. 935.
[13] On pense à *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien* (1975). François Bon a repris et étendu ce procédé dans *Paysage fer* (Verdier, 2000).

> Le paysage automobile se définit par l'unité de cet enchaînement. Cette unité est double. Elle repose sur l'unité morphologique des sites traversés, unité de lieu donc, mais également sur l'unité de la séquence de conduite, unité d'action par conséquent[14].

On trouve une belle illustration de ce type de paysage dans le récit fait par le narrateur d'*Histoire* de son retour vespéral dans la ville, après une visite à un cousin sur la côte. Je n'en citerai que quelques extraits car il se développe sur plusieurs pages :

> Tant que j'ai suivi la corniche je n'ai pas eu besoin de les allumer puis le soir est tombé brusquement plus vite que je ne l'aurais cru le ciel au-dessus des montagnes encore clair […] Au dernier tournant la mer est revenue un peu en avant de moi sur ma droite un instant je l'ai aperçue tout en bas plate décolorée maintenant s'assombrissant […] le pinceau du phare apparut s'élança grandit balaya un instant le ciel allumant sur elle des reflets la révélant à la fois immobile liquide mouvante une fraction de seconde puis se rétracta disparut […] Après le pont du chemin de fer le jour revint Comme si j'avais non pas avancé progressé mais reculé dans le temps me retrouvant un instant plus tôt les bords de la route les vignes visibles de nouveau des lumières brillaient dans la campagne clignotant À la porte d'une ferme une femme souleva le rideau de toile de sac jeta au dehors le contenu d'une bassine j'aperçus à l'intérieur un homme et un enfant attablés dans l'éclairage jaune foncé puis cela disparut aussi et je dus de nouveau les rallumer dans la ligne droite bordée de platanes Tout au bout une ampoule électrique brillait en haut du clocher carré […][15]

Les éléments perçus restent fragmentaires, en une « succession de vues », sont parfois même saisis au vol comme la scène de la ferme (ou plus loin la vision d'une salle de café dans un village), phénomène déjà observé dans l'extrait de *La Bataille de Pharsale*. Mais davantage que dans le train, la perception varie selon le tracé de la route : tournants, lignes droites déterminent des aperçus différents. Et à la différence du passager emporté dans un mouvement qu'il ne contrôle pas, le conducteur est obligé à une attention continue, à des réactions pratiques (allumer ou éteindre les phares), même si quelques réminiscences traversent son esprit. Le récit de la progression de l'automobile crée donc bien cette double unité, de lieu et d'action, dont parle Marc Desportes, d'où l'ampleur de cette « séquence de conduite » dont l'absence de ponctuation renforce le continuum temporel.

Il suffit toutefois que la vitesse de l'automobile s'accélère pour que la perception soit profondément modifiée. Marc Desportes a montré comment le cinéma avait permis dès les années vingt, grâce au travelling, de « rendre compte de l'exploration de l'univers urbain à travers le pare-brise d'une automobile[16] », les deux techniques s'associant pour créer une nouvelle vision de la ville moderne. Intéressé par le cinéma comme nombre d'écrivains de sa génération, Simon imprime un caractère nettement cinématographique au récit haletant d'une traversée de Barcelone dans la voiture d'un milicien conduisant à tombeau ouvert :

> […] le chauffeur […] tout entier occupé à conduire, penché sur le volant de la voiture lancée maintenant à fond de train, fonçant entre la double rangée de palmiers immobiles semblables à de lourds plumeaux de bronze, la ville tout entière déserte et vide sous la débauche de lumière des globes électriques […] les deux files de palmiers et de lampadaires alternés se ruant en s'écartant de chaque côté de la voiture puis (l'étudiant se retournant, regardant par la vitre arrière) s'enfuyant, verticaux, figés et vertigineux, rapetissant à toute vitesse, engloutis […]. Puis il entendit hurler les pneus et tournant brusquement la tête vers l'avant il vit quelque chose fait de pierre, de marbre et de métal entremêlés de façon compliquée et qui leur arrivait dessus à la vitesse d'une locomotive, […] la voiture se déplaçant toujours aussi vite, avec cette différence qu'elle se propulsait à présent à la façon d'un crabe : non pas le capot en premier, mais un de ses flancs […] l'auto remontant maintenant, de nouveau à fond de train, le boulevard planté de platanes qui descendait vers le port […] puis [l'étudiant] se retournant de nouveau, voyant à présent s'éloigner à toute vitesse au-dessus de son socle de figures allégoriques, de queues écailleuses, de conques et de proues, la haute colonne d'airain surmontée du globe terrestre […][17].

---

[14] Marc Desportes, *op. cit.*, p. 240.
[15] Claude Simon, *Histoire* [1967], in *Œuvres*, tome II, *op. cit.*, p. 359-360.
[16] Marc Desportes, *op. cit.*, p. 263.
[17] Claude Simon, *Le Palace* [1962], in *Œuvres*, tome I, *op. cit.*, p. 458-460.

Le point de vue adopté ici est violemment subjectif, inversant le rapport fixe/mobile puisque, conformément à l'expérience vécue, c'est le paysage urbain qui semble se précipiter sur la voiture, ou au contraire la fuir quand le passager se retourne. L'usage typiquement simonien du participe présent crée comme au cinéma un continuum d'images fragmentées donnant l'impression de mouvement. Le seul point fixe est paradoxalement le sujet percevant, qui s'efforce de raccorder l'avant et l'arrière en tournant la tête. Il s'éprouve ainsi existant dans un espace bouleversé, au moment même où son existence est menacée par la conduite dangereuse du milicien. Enfin, la tonalité burlesque de la séquence (encore plus flagrante à la lecture du texte intégral) évoque précisément ce cinéma des années vingt qui a contribué à forger l'image de la ville moderne.

Paysages aériens

Avec l'avion, au contraire, le mouvement se fait presque imperceptible (le paysage, pour peu qu'il soit visible, ne varie que très lentement dès lors que l'avion est en altitude), mais la vision est radicalement nouvelle :

> Tout paraît étrange vu d'avion et l'on est surpris de ne pas reconnaître le paysage survolé. S'agit-il d'une forêt, d'une zone désertique ou des contreforts d'une chaîne montagneuse ? Et à quoi correspondent ces minces filets qui brillent ? À des routes, à des rivières ? À force de concentration, le dessin acquiert un relief, une signification[18].

Si la vision aérienne, en surplomb par rapport à la surface terrestre, a pu être rapprochée de la carte, elle est à la fois beaucoup plus pauvre et beaucoup plus riche en informations. Plus pauvre parce qu'aucun nom, aucune frontière, aucun symbole n'y est inscrit, de sorte que le voyageur est généralement désorienté. Mais plus riche parce qu'elle « dévoile une foule de détails que le cartographe ne peut noter, parce qu'ils sont liés à l'instant, parce qu'aucune codification ne permet d'enregistrer une telle variété, une telle richesse[19] ». La vision aérienne est ainsi à la fois révélatrice (elle met sous nos yeux la forme du monde que nous habitons) et défamiliarisante (elle nous montre ce monde tel que nous ne l'avons jamais vu).

Pour un écrivain aussi visuel que Claude Simon, un tel point de vue ne pouvait que stimuler puissamment l'écriture. Dans *Les Corps conducteurs*, le voyage en avion occupe une place importante dans le montage textuel, suscitant de nombreuses évocations. Elles peuvent être purement géographiques, se rapprochant ainsi d'une carte morphologique :

> À présent l'avion survole une côte désertique, ocre, frangée par la mince ligne d'écume que font en s'y brisant les vagues de l'océan. De l'altitude où il vole, la bordure blanche qui sépare comme un surjet les deux éléments, la terre et l'eau, est apparemment immobile, comme le sont aussi les stries parallèles qui rident à perte de vue l'immense surface bleue aussi figée, aussi pétrifiée que les falaises brûlées, les grèves désertes, les embouchures des fleuves de sables où ne miroite aucune eau. […] Aussi loin que l'œil puisse voir on ne découvre ni ville, ni champ, ni hameau, ni maison. Seule, une mince ligne droite, comme tirée au cordeau, s'étire à l'infini, un peu à l'intérieur des terres et à peu près parallèle à la direction générale du rivage, s'infléchissant parfois pour contourner une dune trop haute, puis filant de nouveau, absolument rectiligne, ne venant apparemment de nulle part, ne conduisant nulle part, à travers les roches calcinées, les sables, les terrifiants espaces nus couleur de soufre, de fer ou de rouille[20].

Bien qu'ayant l'apparence de l'objectivité cartographique, la description n'en manifeste pas moins le malaise que provoque chez le voyageur cette nature sauvage dans laquelle l'homme n'a pas sa place, la route même qu'il a construite semblant inhumaine par son impitoyable abstraction.

La vision aérienne suscite souvent chez Simon, face à un spectacle inédit, une écriture métaphorique, le transport de sens (*metaphoros*) venant en quelque sorte doubler le transport

[18] Marc Desportes, *op. cit.*, p. 379.
[19] *Ibid.*, p. 384.
[20] Claude Simon, *Les Corps conducteurs* [1971], in *Œuvres*, tome II, *op. cit.*, p. 526.

dans l'espace. La géographie se fait alors mythologie, ouvrant le paysage aux métamorphoses :

> Surgissant tout à coup des nuages, l'arête enneigée d'une montagne s'élève au-dessous de l'avion, d'une incroyable minceur, aigüe, avec ses vertigineux dévers de glace étincelant dans le soleil, presque verticaux, inviolés, et son échine de rochers déchiquetés. Elle ondule et se tord comme la nageoire dorsale d'un congre ou d'une murène émergeant un instant, luisante, dans des remous d'écume[21].

On retrouve dans *Le Jardin des Plantes* de telles images fantastiques, comme lorsque la plaine de Sibérie survolée est comparée « au cuir épais de quelque monstre, de quelque vieux pachyderme, gris, couturé de cicatrices et de rides, semé de poils rares[22] ». Le monde, rompant toute attache avec l'humain, devient alors littéralement monstrueux. Comme l'écrit justement Marc Desportes, « le paysage ainsi présenté ne renvoie pas à une expérience réelle, n'invite pas à sa découverte, n'induit pas cette alchimie, source de délectation, entre une approche visuelle et un parcours effectif qui est l'ultime épreuve à travers laquelle l'espace se dévoile[23] ». L'espace n'a plus rien de vivable, aucune expérience humaine ne peut s'y projeter, mais seulement ce regard à la fois distant et fasciné dont l'écriture rend compte par le jeu de la métaphore, qui plus qu'elle ne décrit le réel, l'abolit.

Contournements

J'évoquerai pour finir une modalité particulière de l'association mouvement/espace chez Claude Simon, qui peut concerner différents moyens de transport. Revenons à l'extrait du *Palace*, où l'on aura reconnu sans doute dans la « haute colonne d'airain » aperçue par « l'étudiant » le monument à Christophe Colomb qui se trouve en bas des Ramblas de Barcelone. Elle retient particulièrement l'attention en tant que symbole d'une Espagne conquérante, contrastant ironiquement avec la situation actuelle du pays déchiré par la guerre civile : « tout en haut, solitaire et presque invisible dans la nuit, le personnage d'airain debout sur son piédestal de mers et de continents[24] ». Mais il arrive ailleurs dans l'œuvre de Simon qu'un objet ou une figure surgisse dans l'axe du déplacement, soit contournée par le véhicule et longuement suivie du regard, comme si le sujet ne parvenait pas à s'en détacher. Le modèle primitif pourrait en être la rencontre du cheval mort dans *La Route des Flandres*. Elle n'aurait pas en effet la même force si elle n'était perçue dans le mouvement du cavalier cheminant lentement avec ses camarades, abruti de fatigue, le regard ne portant pas plus loin que le bord de la route, quand « défilent bas-côtés poussiéreux, pavés ou herbe, […] l'espèce de traînée, de souillure, de sillage d'épaves que laisse derrière elle la guerre[25] ». Obstacle sur le chemin, le cheval mort est contourné par les cavaliers en « un large demi-cercle[26] », mais par un renversement de perspective qui traduit ici encore le point de vue du sujet, c'est comme si le cadavre lui-même tournait :

> Il le vit lentement pivoter au-dessous de lui, comme s'il avait été posé sur un plateau tournant (d'abord au premier plan, la tête renversée, présentant sa face inférieure, fixe, le cou raide, puis insensiblement, les pattes repliées s'interposant, masquant la tête, puis le flanc maintenant au premier plan, la blessure, puis les membres postérieurs en extension, collés l'un à l'autre comme si on les avait ligotés, la tête réapparaissant alors, tout là-bas derrière, dessinée en perspective fuyante, les contours se modifiant d'une façon continue, c'est-à-dire cette espèce de destruction et de reconstruction simultanées des lignes et des volumes […] au fur et à mesure que l'angle de vue se déplace […][27].

---

[21] *Ibid*., p. 433.
[22] Claude Simon, *Le Jardin des Plantes*, *op. cit*., p. 965.
[23] Marc Desportes, *op. cit*., p. 388.
[24] Claude Simon, *Le Palace*, *op. cit*., p. 461.
[25] Claude Simon, *La Route des Flandres* [1960], in *Œuvres*, tome I, *op. cit*., p. 209.
[26] *Ibid*., p. 210.
[27] *Ibid*., p. 211.

Le mouvement tournant du cavalier donne du cheval mort une vision plus complète qu'elle ne le serait depuis un point fixe, mais il crée aussi un vertige de fascination qui contribue à déréaliser l'animal dont le cadavre couvert de boue semble « déjà à moitié absorbé […] par la terre[28] ». Ainsi est traduit l'état psychologique ambigu provoqué par la guerre, qui à la fois confronte rudement aux réalités les plus matérielles et suspend le sentiment ordinaire du réel.

C'est un objet et un moyen de transport bien différents, mais une semblable illusion de « pivotement » que l'on trouve dans le passage de *La Bataille de Pharsale* déjà cité, lorsque le train passe dans une courbe aux abords d'une usine qui retient l'attention du voyageur :

> […] le train de nouveau engagé dans une courbe le wagon oscillant se dandinant s'inclinant vers l'intérieur du long tournant au centre duquel dans la vallée où l'ombre commençait à s'amasser usine qui semblait pivoter lentement sur elle-même assemblage compliqué de passerelles de tuyaux de tours d'acier de poutrelles de cubes et de cheminées le tout d'un brun rouille dans les prés verdoyants comme si elle avait surgi entourée de son asphyxiant nuage de vapeurs brûlante et minérale des épaisseurs profondes de la terre dans un lourd fracas de choses concassées calcinées lentement écrasées par le poids de millions et de millions d'années de forêts englouties pétrifiées […][29].

La courbe de la voie ferrée produit ce mouvement d'enveloppement de l'objet qui, à la différence des visions fragmentaires saisies au vol dans le même passage, laisse tout le temps au voyageur d'approfondir sa contemplation, non seulement en observant tous les détails de l'objet, mais en voyant au-delà du visible, le « comme si » marquant ce saut dans l'imaginaire que l'on trouvait aussi dans l'évocation du cheval mort : « comme si on l'avait trempé dans un bol de café au lait, puis retiré[30] ». Mais cette fois, ce qui est fantasmé n'est plus l'engloutissement de l'objet dans la terre originelle, mais au contraire son surgissement des profondeurs géologiques.

Un autre exemple atteste la prégnance du motif. Le moyen de transport est à nouveau l'automobile, qui plus que le train favorise cette rotation autour de l'objet, et la scène est à nouveau nocturne, temps favorable au vacillement du réel. Dans *Le Jardin des Plantes*, pendant un voyage en Inde, le narrateur est saisi par une « apparition » stupéfiante que le mouvement du véhicule à la fois éclaire et entoure :

> Dans le pinceau blafard des phares, ils la virent de loin, debout, drapée de blanc, immobile au centre du rond-point dont la voiture approchait, comme une sorte d'apparition, comme si dans la tiédeur tropicale […] s'était dressée pour les accueillir la matérialisation même, insolite, vaguement menaçante, de ce continent lui-même fabuleux, sous forme de ce fantôme enveloppé dans les plis d'un linceul (attendant quoi ? ouverture d'un marché ? servante ? debout pour quoi ?) : à ses pieds, enveloppées dans les plis d'autres linceuls blafards, se tenaient trois ou quatre autres assises sur l'herbe desséchée et qui ne tournèrent même pas la tête lorsque la voiture contourna le rond-point, s'engagea de nouveau sous la voûte des feuillages poussiéreux immobiles dans l'air immobile […], et par la vitre arrière (en se retournant, incrédule, les yeux aux paupières brûlantes, somnolent encore au sortir des longues heures d'avion), il la regarda peu à peu diminuer, s'éloigner, toujours debout, enveloppée dans son suaire de morte. C'était l'Inde[31].

On notera qu'ici encore l'image fascinante est liée à l'origine, les voyageurs ayant l'impression d'être « enfermés […] dans les ténèbres viscérales de quelque ventre, de quelque matrice originelle[32] ». Nul ne peut faire face à l'origine qui, telle Méduse, ne peut être regardée qu'obliquement, au passage. C'est ce que semblent dire, elles-mêmes obliquement, ces scènes récurrentes dans lesquelles le passager d'un véhicule, le temps d'un regard, frôle le mystère.

*

[28] *Ibid.*, p. 210.
[29] Claude Simon, *La Bataille de Pharsale*, *op. cit.*, p. 667-668.
[30] Claude Simon, *La Route des Flandres*, *op. cit.*, p. 210.
[31] Claude Simon, *Le Jardin des Plantes*, *op. cit.*, p. 1085-1086.
[32] *Ibid.*, p. 1085.

Citant le formaliste russe Victor Chklovski, Claude Simon définit dans son *Discours de Stockholm* le « fait littéraire » comme « le transfert d'un objet de sa perception habituelle dans la sphère d'une nouvelle perception[33] ». Nul doute qu'il n'ait trouvé dans la diversité des expériences visuelles suscitées par différents moyens de transport autant de *stimuli* pour une nouvelle écriture du visible. Tout à la fois voyageur (volontaire ou involontaire) et écrivain de la modernité, il ne pouvait qu'être sensible à ces « paysages de la technique[34] » qui obligent à faire voler en éclats les routines de la description romanesque pour inventer une nouvelle *géographie*.

[33] Claude Simon, *Discours de Stockholm* [1986], in *Œuvres*, tome I, *op. cit*. p. 900.
[34] Marc Desportes, *op. cit*., p. 8.