

L'épopée ferroviaire Migrations et mémoire de la colonisation dans le récit contemporain

Morgane Cadieu



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/fixxion/12623>

DOI : 10.4000/fixxion.12623

ISSN : 2295-9106

Éditeur

Ghent University

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2017

ISSN : 2033-7019

Référence électronique

Morgane Cadieu, « L'épopée ferroviaire Migrations et mémoire de la colonisation dans le récit contemporain », *Revue critique de fixxion française contemporaine* [En ligne], 14 | 2017, mis en ligne le 15 juin 2017, consulté le 23 août 2023. URL : <http://journals.openedition.org/fixxion/12623> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/fixxion.12623>

Ce document a été généré automatiquement le 23 août 2023.



Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International
- CC BY-NC-ND 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

L'épopée ferroviaire Migrations et mémoire de la colonisation dans le récit contemporain

Morgane Cadieu

En 2010, un groupe d'écrivains traverse la Russie en train afin de reproduire l'expérience poétique de *La prose du transsibérien* (1913) de Blaise Cendrars et de réactiver une aventure fabuleuse, celle de l'odyssée en chemin de fer. Cendrars était, pour John Dos Passos, le "Homère du Transsibérien", et les textes publiés à l'issue de ce voyage en Russie font amplement référence aux épopées. Le Lac Baïkal est un "œil cyclopéen"^[1] dans *Le monde sans vous* (2011) de Sylvie Germain. Dans *le Transsibérien* (2012) de Dominique Fernandez, *l'Odyssée* et *Guerre et Paix* sont les "équivalents littéraires du voyage à travers la taïga"^[2], et les écrivains traversent les wagons de troisième classe "comme Dante et Virgile se hâtant hors de l'Enfer" (T 205). En 2014, dans le court récit qu'elle consacre à l'île de Lampedusa (à ce stade de la nuit), Maylis de Kerangal télescope cette fois deux épopées : à nouveau celle de son voyage en Sibérie (*Tangente vers l'est*, 2012) et désormais aussi celle des héros anonymes de la crise des réfugiés. En établissant ce parallèle, l'auteur fait du train le métonyme de la migration bien que ce moyen de transport collectif ne permette pas de traverser concrètement la Méditerranée.

Seule dans sa cuisine, la narratrice d'à ce stade de la nuit apprend à la radio le naufrage, au large de l'île de Lampedusa, d'un bateau de migrants en provenance de la Lybie. Cette information déclenche une frénésie associative ; la narratrice convoque des scènes de films, des récits de voyage et des souvenirs de lecture liés aux îles méditerranéennes. À chaque occurrence de la migration dans le texte, il s'agit donc non pas de réfugiés mais de langage. La migration est d'abord celle des toponymes insulaires (Lampedusa, Salina) qui "migre[nt] de l'état civil au roman, du registre historique des titres de noblesse à celui de la littérature"^[3]. La migration s'applique également aux lettres de l'alphabet sur les globes terrestres : "Un carroyage de lignes tracées à la pointe sèche y tisse des repères, des centaines de noms l'animent, s'y chevauchent [...], des noms parfois si longs, si étirés, que la dernière lettre migre à des

centaines de kilomètres de la première” (ASN 61-62). La terre est une feuille quadrillée par des lignes de latitude et de longitude entre lesquelles sont écrits des noms qui ne correspondent pas toujours à l'espace qu'ils désignent, notamment lorsqu'il s'agit d'inscrire neuf lettres sur la superficie minuscule de Lampedusa. Kerangal utilise à nouveau le verbe migrer lorsqu'elle modifie l'organisation de ses livres en cherchant un recueil consacré à deux îles, l'Irlande et Stromboli : “je relève les tas, les livres migrent d'une pile à l'autre” (ASN 55-56). La migration devient progressivement synonyme de lecture : “Depuis, je suis souvent retournée à Stromboli. Je traîne alors dans l'archipel, je passe à Lipari, je reviens à Salina [...]. Petites migrations bouclées sur une journée, parfois deux. Quand je quitte l'île à la fin du séjour quelque chose me déchire, une forme de nostalgie, et quand j'y reviens, j'ai le sentiment de rallier un lieu qui est le mien, où je suis chez moi quand pourtant j'y suis étrangère [...], exactement comme j'arrive dans un livre” (ASN 51). La migration passe par le filtre des références culturelles de l'auteur pour devenir un phénomène littéraire et linguistique. Kerangal n'est pas le sujet du verbe migrer : seuls les noms, les lettres et les livres migrent. Lorsqu'elle décrit ses propres voyages, elle garde le terme de migration à distance, dans une phrase sans verbe conjugué : Petites migrations.

Dans *Tangente vers l'est* et à ce stade de la nuit, Kerangal décrit un monde recouvert de lignes tangibles ou invisibles : les noms sur les cartes, les titres de romans, les fuseaux horaires, les sillages de bateaux, les ondes radio qui diffusent les informations, mais aussi les lignes de textes —films ou récits— qui ont laissé leur empreinte sur les lieux. C'est ce maillage de signes et de lignes qui permet la comparaison avec les chemins de fer : “[la mer] aussi est parcourue de voies, rails de navigation ou autoroutes maritimes sur quoi trafiquent des flux de vracs, secs et liquides” (ASN 65). Bateau, train, voiture ; Kerangal superpose en permanence le sens littéral et figuré des moyens de transport : “Je pense à ces noms inscrits dans les paysages et je pense aux paysages véhiculés dans les noms” (ASN 37). La polysémie du verbe véhiculer permet d'assigner un même mouvement, une même fonction, au train et au langage. Dans une autre scène d'à ce stade de la nuit, c'est de nouveau la référence aux lignes qui permet le rapprochement entre son voyage en train et ce qu'elle entend à la radio. Kerangal se remémore les lectures faites à bord du transsibérien :

à ce stade de la nuit, j'ai l'impression que tout ce qui m'entoure dans la cuisine – meubles, ustensiles en inox, peaux vernies des agrumes dans la coupe, cristaux de sel dans le bol, faïences, café laqué dans la tasse, carrelage quadrillant le sol, fenêtre encadrant la rue – est trempé de métal, un métal précieux et intelligent, tout possède des contours d'une précision ciselée, quelque chose se met en branle, un mouvement, bouge lentement, s'anime et m'éblouit. Paupières. J'ai lu *Le Chant des pistes* de Bruce Chatwin alors que je traversais la Sibérie en train [...]. Son titre, si beau, jouait comme un précipité de voix et d'espaces. [...] Emportée sur les rails à travers la taïga verticale, je découvrais au fil des jours l'existence des *songlines*, celles des aborigènes australiens. Le train roulait à 50 kilomètres/heure dans un froid de verre, les chants se levaient, murmurés puis affermis, de plus en plus nets, et j'ai prêté l'oreille pour les entendre : ils décrivaient un sol, déroulaient des chemins parcourus à pied. (ASN 41-42)

Kerangal télescope ici trois scènes qui allient le son et l'espace, trois scènes de ce qu'elle nomme un “maillage choral” (ASN 45) : la radio qui lui décrit le sillage d'un bateau en mer Méditerranée, les *songlines* australiens qui superposent un chant et un chemin, le train qui parcourt la Sibérie et dans lequel elle tend l'oreille. Sous l'effet du souvenir et de cette association d'idées, la cuisine se transforme en locomotive : elle devient métallique, elle se met en mouvement, elle éclaire. Ce précipité désigne,

chimiquement, une dissolution et un dépôt, mais aussi, mécaniquement, une accélération : celle d'un train.

Afin de consolider le rapprochement entre le train et le bateau, Kerangal n'a de cesse de souligner la dimension maritime des voyages en chemins de fer. Cela concerne d'abord le tracé même du transsibérien : "La ligne mythique. Deux rails en forme de lignes de fuite qui la conduiraient jusqu'au Pacifique. La piste de la liberté qui donnait sur l'océan"^[4]. Le train longe également la vaste étendue du Lac Baïkal, modifiant la perception des voyageurs : "Le jeune homme s'approche de la vitre, son regard passe outre son visage reflété : dehors compacte et ténébreuse, océanique, la forêt sibérienne est là, et s'y enfoncer serait comme pénétrer l'eau noire avec des pierres au fond des poches" (TVE 38). L'adjectif océanique précède et retarde l'identification de l'espace. La phrase se termine sur une comparaison avec l'eau noire : la forêt est entourée de virgules et d'eau. Le train russe de Tangente vers l'est semble donc traverser un océan. Dans à ce stade de la nuit, ce sont les lignes des rues qui conduisent à la mer : "Je fixe le bout de la rue, son extrémité qui va s'étrécissant jusqu'au boulevard Voltaire : si je prolonge cette voie sur son axe, en ligne droite, elle franchira la Seine à hauteur de Charenton-le-Pont, puis touchera sans doute Ivry-sur-Seine, Orly, Draveil, Villeneuve-Saint-Georges, Ouzouer-sur-Trézée, Sancerre, Montmarault, Clermont-Ferrand, Brioude, Florac, Concoule, La Grande-Combe, Anduze, Vauvert, Saintes-Maries-de-la-Mer, et puis la mer justement, celle-là bleue et impulsive, au beau milieu de quoi flottent les îles" (ASN 47-48). La phrase est suivie de ce qu'au cinéma on appelle un faux raccord : "J'ai accosté à Stromboli pour la première fois à 5 heures un jeudi d'août, en 1994" (ASN 48). Les sillons horizontaux et rectilignes (ceux des chemins de fer comme ceux des rues parisiennes) sont des voies maritimes qui relient les îles et les continents. Kerangal associe donc le voyage en train et la migration par bateau de deux façons différentes. D'une part, elle met en relation ses propres expériences : prendre le transsibérien et entendre une information à la radio. D'autre part, elle établit un rapprochement plus abstrait entre des flux : le sillage d'un bateau et les rails d'un réseau ferré. On pourrait chercher à étendre le parallèle pour lui donner une dimension plus humaine ; montrer, par exemple, que les personnages qui peuplent Tangente vers l'est sont décrits comme des migrants, notamment dans la première phrase : "Ceux-là viennent de Moscou et ne savent pas où ils vont" (TVE 9). Les conscrits russes évoluent dans un espace incertain, entre deux répétitions du verbe venir. On pourrait aussi reprocher à Kerangal une démarche trop autocentrée, une façon trop intellectuelle de s'approprier une information, une utilisation nonchalante ou quelque peu maladroite du terme de migration et de la réalité qu'il recouvre. Ce n'est pas l'objectif de cet article. Mon but est de montrer que cet apparent paradoxe —faire du train le véhicule de la migration— n'est pas un cas isolé reposant uniquement sur l'expérience et l'imaginaire de Kerangal : il témoigne en réalité de l'émergence d'un paradigme inédit que je qualifie d'épopée ferroviaire.

Dans son commentaire de *La bête humaine* (1890), Gilles Deleuze explique que Zola "découvre la possibilité de restaurer l'époque"^[5] avec ce roman. La machine imaginée par l'auteur symbolise l'épopée industrielle du XIX^{ème} siècle : elle véhicule l'idée de progrès ; elle exalte l'aspiration au voyage et le désir de conquête. Mais pour Deleuze, l'épique des Rougon-Macquart possède une signification plus abstraite qui repose sur la distinction entre les instincts et l'instinct de mort : "Le roman alors intègre deux éléments de fond, qui lui étaient jusqu'alors étrangers : le Drame, avec l'héritage historique des instincts, l'Épos, avec l'héritage épique de la fêlure" (LS 13). D'un côté,

l'hérédité des instincts qui reconduit, à chaque génération, l'addiction à un même objet (un atavisme pour l'alcool, par exemple). De l'autre, une hérédité sans objet qui ne transmet qu'une fêlure morbide, une attraction malade pour la mort : "La fêlure ne transmet que la fêlure. Ce qu'elle transmet ne se laisse pas déterminer comme ceci ou cela, mais est forcément vague et diffus. Ne transmettant qu'elle-même, elle ne reproduit pas ce qu'elle transmet, elle ne reproduit pas un même, elle ne reproduit rien, se contente d'avancer en silence, de suivre les lignes de moindre résistance, toujours obliquant, prête à changer de direction" (LS 12). Avancer en silence, suivre des lignes, obliquer, changer de direction. Tous ces verbes d'action nous indiquent que le train est le support de cette fêlure héréditaire : "La locomotive n'est pas un objet, mais évidemment un symbole épique, grand Phantasme comme il y en a toujours chez Zola, et qui réfléchit tous les thèmes et les situations du livre" (LS 21). Pour Deleuze, *La bête humaine* est un roman épique en ce sens que Zola a su dépasser l'histoire des personnages et de leurs faiblesses individuelles pour montrer comment l'instinct de mort se transmettait de génération en génération. Les dernières pages de *La bête humaine* sont consacrées à la description d'un train sans conducteur qui transporte à vive allure des soldats ivres sur le front de la guerre franco-prussienne :

Mais, maintenant, tous les appareils télégraphiques de la ligne tintaient, tous les cœurs battaient, à la nouvelle du train fantôme qu'on venait de voir passer à Rouen et à Sotteville. [...] De nouveau, disparu, il roulait, il roulait, dans la nuit noire, on ne savait où, là-bas. Qu'importaient les victimes que la machine écrasait en chemin ! N'allait-elle pas quand même à l'avenir, insoucieuse du sang répandu ? Sans conducteur, au milieu des ténèbres, en bête aveugle et sourde qu'on aurait lâchée parmi la mort, elle roulait, elle roulait, chargée de cette chair à canon, de ces soldats, déjà hébétés de fatigue, et ivres, qui chantaient.^[6]

La transition du masculin au féminin ainsi que la répétition –il roulait, il roulait puis elle roulait, elle roulait– permettent à Zola de passer du train à la machine et à la bête, c'est-à-dire du train comme symbole de l'industrialisation au train comme arme de guerre. Bien que l'auteur indique, dans un autre paragraphe, que le train circule du Havre à Paris, la multiplication des déictiques (maintenant, où, là-bas), des pronoms impersonnels (on) et le fait qu'il soit écrit à Rouen et à Sotteville et non puis à Sotteville désorientent le lecteur. La polysémie du verbe aller suggère d'ailleurs un déplacement non seulement spatial mais temporel : n'allait-elle pas à l'avenir.

Un siècle plus tard, ce train emblématique du réalisme et du naturalisme, ce train épique, fantôme et disparu, entre à nouveau en gare, en littérature et au cinéma. Dans *Zone* (2008), Mathias Enard fait de la ligne Milan-Rome la trame d'un récit épique sur les guerres modernes : "[...] c'est le début du siècle, du millénaire, il faut tout reconstruire et rouler, rouler avec un train épuisé tendu tremblant courbaturé qui balance d'aiguillage en aiguillage [...], les morts accumulés et bien rangés"^[7]. Le train arrive au XXI^{ème} siècle, chargé de chair à canon. La zone étant celle du pourtour méditerranéen, la machine a des allures de vaisseau : "[...] dans la nuit de la guerre, de la Zone, [...], les voies fluviales se recourent comme les voies de chemin de fer [...], au centre le creux marin abstrait et mouvant" (Z 147). La quatrième de couverture décrit *Zone* comme une "fresque homérique", une "Iliade de notre temps", "un palimpseste ferroviaire en vingt-quatre chants" bâti sur "une immense phrase itérative, circulatoire et archéologique". On y trouve des "Palestiniens aux lourds godillots" (Z 315) et "le Grand Horaire des Parques" (Z 60) ; le convoi ferroviaire parcourt les paysages de Toscane tel une lance plantée dans un bouclier (Z 389).

Dans *Sibir* (2012), texte issu du voyage en Russie effectué par des écrivains en 2010, la ligne transsibérienne permet à Danièle Sallenave de rappeler la colonisation de la Sibérie, les travaux forcés ayant permis la construction de la voie ferrée, et le transport vers les camps du Goulag. Le train russe est épique en ce sens qu'il symbolise l'unification impériale de la Russie : "C'est avec le chemin de fer, l'école et la conscription que se réalise dans les débuts de la IIIe République ce qu'Eugen Weber appelle la fin des terroirs : l'unité nationale et le sentiment national. [...] Ç'a été la même chose en Russie"^[8]. Dominique Fernandez insiste également sur le lien entre réseau ferroviaire et "unité de l'empire" (T 11) : les gares du transsibérien sont toutes à l'heure de Moscou, malgré les sept fuseaux horaires. Olivier Rolin a lui aussi pris le transsibérien des écrivains. L'épique ferroviaire, dans sa dimension totalisante, énumérative, était déjà présent dans son *Invention du monde* (1993) : "Il s'agissait encore de tenter un pari comparable (d'un point de vue formel, s'entend...) à celui d'Ovide dans les *Métamorphoses* : composer plusieurs centaines d'histoires en un récit continu (*carmen perpetuum*)"^[9]. Dans la sixième partie du texte consacrée à une ligne ferroviaire géorgienne, Rolin spatialise le passage immatériel du temps en comparant la progression d'un fuseau horaire à l'"ébranlement" (IM 70) d'un train.

Le train épique du naturalisme trouve un autre terminus dans la scène d'ouverture du *Havre* d'Aki Kaurismäki (2011). Les premiers bruits, pendant le générique, sont ceux d'un train ; les premiers mots sont prononcés par une voix off : "Le train Intercités, numéro 3109, en provenance de Paris Saint-Lazare, va entrer en gare, voie 1". Le film décrit la rencontre entre un couple de la classe populaire et un garçon ayant migré du Gabon jusqu'à la France à bord d'un conteneur. La dernière scène du film montre le jeune Idrissa sur un bateau en partance pour l'Angleterre. Il est aussi brièvement question de bateau dans *La bête humaine*, mais chez Zola, le navire n'est qu'une extension du train : "Ce train-là, qui allait au Havre, était très chargé, car il y avait une fête pour le lendemain dimanche, le lancement d'un navire" (BH 75). Les deux moyens de transport se relaient pour symboliser le progrès technique. Or dans *Le Havre*, ce n'est paradoxalement pas le bateau qui représente la migration de l'Afrique vers l'Europe mais bien la gare qui aime tous les personnages du film, ceux qui arrivent comme ceux qui accueillent, mais aussi ceux qui dénoncent à la police la présence d'un sans-papiers. Kaurismäki déplace ainsi la jungle de Calais et le camp de réfugiés de Sangatte dans la gare d'une autre ville portuaire du nord de la France. Épopée, odyssée, chant, grand récit : ces formes et ce vocabulaire sont fortement présents dans la littérature contemporaine qui aborde les questions de migration par le prisme du train. Dans le roman de Kerangal évoqué plus haut, la phrase sans majuscule à ce stade de la nuit qui donne son titre au livre, scande le début de chaque chapitre, transformant le récit en une suite de chants. Dans *Gare du nord* d'Abdelkader Djemaï (2003), les trois personnages de travailleurs immigrés maghrébins désormais à la retraite sont animés d'un désir de retour incarné par le train :

Cette nuit-là [...] Zalamite [...] fit ce rêve étrange. Dès le lever du soleil, rasé de frais et vêtu de son unique costume, il s'était retrouvé avec sa vieille valise bourrée de cadeaux dans la gare du Nord totalement déserte et aux panneaux vides. Sans se démonter, il descendit sur le ballast et se mit à marcher, d'un pas rapide et décidé, le long de la voie partant du quai n° 8. Durant son voyage, il ne croisa aucun train, comme si une grève soudaine et impitoyable avait effacé tout trafic, gommé toute présence humaine. Au détour d'une ville inconnue, hérissée de gigantesques cheminées, une force contre laquelle il ne pouvait rien le conduisit sur d'autres rails, dans une autre direction. [...] Le lendemain, la voix surexcitée, il raconta à Bartolo et Bonbon sa surprenante odyssée.^[10]

À défaut de retourner en Algérie, Zalamite rêve qu'il se transforme en train du retour, sans toutefois parvenir à contrôler sa trajectoire. Comme pour Ulysse, l'odyssée consiste à rentrer chez soi bien que le train ne permette pas de traverser concrètement la mer. Dans *Topographie idéale pour une agression caractérisée* (1975) de Rachid Boudjedra, un personnage d'émigré erre dans le métro, ne pouvant déchiffrer ni les noms ni les cartes. La quatrième de couverture compare sa dérive à une aventure épique : "Voici l'odyssée pathétique d'un émigré qui se retrouve piégé dans les boyaux dédaléens du métro. Cette descente aux enfers prend ici un relief saisissant". Kerangal omet les majuscules, Enard et Boudjedra étirent la phrase de façon disproportionnée, Rolin fait tenir le monde dans un seul livre. Tous amplifient la circularité et multiplient les répétitions pour donner à leur récit un souffle épique totalisant. Je voudrais montrer que l'épos classique des chemins de fer fait retour dans le récit contemporain sous une forme modifiée et tragique : l'épopée du rail n'est plus un hymne au progrès mais le nouveau cadre des récits de migration postcoloniale.

L'ex-empire colonial français s'est consolidé par les trains, devenus de véritables outils de domination et d'exploitation. Les bouts de bois de Dieu (1960) de l'écrivain et cinéaste sénégalais Ousmane Sembène formule ainsi un nouveau paradigme du train qui unit l'histoire de la colonisation et de la décolonisation à celle du rail.

L'omniprésence a priori paradoxale de trains et de métros dans les récits contemporains de migration réactive en fait la mémoire de la colonisation.

À la fin du XIX^{ème} siècle, la France intensifie l'exploitation de ses colonies africaines en construisant des réseaux ferrés qui permettent l'acheminement des matières premières de l'intérieur des terres vers les ports et vers la Métropole. Dans *Heart of Darkness* (1899), Joseph Conrad prend l'exemple du Congo anciennement belge pour décrire le cauchemar que fut la construction de la ligne Matadi-Léopoldville. Bien que l'intrigue des *Bouts de bois de Dieu* se situe à la fin des années 1940, Sembène fait lui aussi référence à ces travaux forcés via la mémoire d'un personnage : "D'abord, [Mamadou Keïta] évoqua la pose des premiers rails. Il n'était pas encore de ce monde à l'époque, mais, plus tard, il avait vu l'achèvement de la voie ferrée à Koulikoro. Puis il parla des épidémies, des famines, de l'annexion des terres tribales par l'administration des Chemins de fer"^[1]. Bien que Sembène isole la construction d'une voie ferrée et les épisodes de famine dans des phrases différentes à peine connectées par un puis, l'administration des Chemins de fer est une synecdoque qui lui permet d'aborder par l'oblique l'annexion de l'Afrique de l'Ouest par la France.

Sembène situe son intrigue lors de la grève de cinq mois qui paralysa, dès octobre 1947, la ligne Dakar-Niger qui s'étend du Sénégal au Mali. Cette grève anticipe la période des indépendances africaines. Publié en 1960 (année de l'indépendance du Sénégal), le roman de Sembène crée un lien étroit entre le soulèvement des employés du rail et le processus de décolonisation. L'enjeu consiste à montrer comment les Sénégalais et les Maliens ont repris le contrôle de leurs trains, et par là même de leur pays. Au début du texte, le pouvoir est entre les mains de l'administration coloniale des chemins de fer. Dejean, directeur des bureaux de Thiès au Sénégal, exhibe une "maquette du réseau avec un petit train miniature" (BBD 62). Mais à la fin du roman, c'est le conducteur Ibrahima Bakayoko qui contrôle l'ensemble du réseau ferré : "Quand je suis sur la plateforme de mon diesel, je fais corps avec toute la rame, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises" (BBD 350). Et quelques pages plus loin : "Ce n'était plus la foule qu'il voyait devant lui mais deux rails luisants qui traçaient un chemin vers l'avenir" (BBD 365). Ibrahima Bakayoko dans *Les bouts de bois de Dieu* et Jacques Lantier dans *La bête*

humaine font tous les deux corps avec leur machine, mais l'avenir ne correspond pas aux mêmes événements historiques. Par ailleurs, Bakayoko et Sembène partagent de nombreuses caractéristiques, ce qui permet d'accroître le télescopage entre 1947 et 1960.

Ousmane Sembène et Léopold Sédar Senghor ont tous les deux mythifié des leaders syndicaux de l'Afrique de l'Ouest. Ibrahima Bakayoko est la version littéraire du cheminot et secrétaire général du syndicat des chemins de fer de l'AOF, Ibrahima Sarr. Senghor consacre quant à lui un poème de ses *Nocturnes* (1961) à son homologue sur la ligne Abidjan-Niger, Aynina Fall : "Quel champion quel athlète, quel cavalier chanterons-nous ? / Mais pour qui nos poèmes ? [...] Pour qui l'éloge et l'épopée ? [...] Oui nous prendrons aux Conquérants leurs armes comme nous l'avons toujours fait [...] Admirez la locomotive, haute sur pattes, si souple et fine, comme un cheval du Fleuve. / Elle unit Saint-Louis à Bamako, Abidjan à Ouagadougou / Niamey à Cotonou, Fort-Lamy à Douala, Dakar à Brazzaville. / Or voilà notre sceau, et la roue signe notre destin"^[12]. L'avenir pour Sembène et le destin pour Senghor consistent à reprendre en main les machines ayant servi à l'exploitation coloniale de l'Afrique noire. Au sein de la forme élégiaque, le poète s'adresse au cheminot en invoquant le registre épique. L'Afrique noire a été marquée par l'utilisation de trains à des fins colonialistes, mais aussi par la grève de 1947 et la forme littéraire et mythique que lui a donnée Sembène. En ce qui concerne l'Afrique du Nord, l'événement fondateur est celui de la guerre d'indépendance algérienne, et plus précisément les manifestations parisiennes violemment réprimées par la police. La forme polyphonique de *La Seine était rouge* (1999) permet à Leïla Sebbar de raconter le massacre du 17 octobre 1961, c'est-à-dire la répression meurtrière qui fait suite à une manifestation contre le couvre-feu imposé aux Algériens. Les violences ont eu lieu aussi dans le métro : "[...] elle nous a dit que la Concorde c'était dangereux. La police matraquait des Algériens. [...] Sur le quai du métro, des hommes, des Algériens, sont parqués, les mains sur la tête, c'est une rafle, on va les conduire dans des centres de détention"^[13]. On pense également à l'affaire de la station de métro Charonne, le 8 février 1962. Au moment de la dispersion d'une manifestation contre l'OAS et les opérations militaires en Algérie, les forces de l'ordre encerclent et tuent neuf des manifestants qui s'étaient réfugiés dans le métro. Ces deux épisodes articulent la colonisation, la décolonisation et la déportation (rafle) autour d'une même machine et d'un même lieu.

Depuis les années 1970, et de plus en plus depuis les années 2000, c'est dans le métro et dans les gares que la littérature fait ressurgir la mémoire de la colonisation. Sebbar l'affirme en 2007 dans *Métro*, instantanés : "Les photographes [orientalistes] ont voyagé dans l'empire au-delà des mers, leurs images vivent ici, dans le métro"^[14]. Sebbar superpose deux espaces. Celui du musée : "Je peux, ainsi, regarder longuement [...] les boucles noires, serrées, d'une petite fille de l'Atlas marocain dans les salles claires du Louvre" (MI 12). Celui du métro : "Je note, indiscrete [...] l'Asie, ses hautes pommettes, et l'Inde des miniatures avec les robes de fête qui traversent le wagon" (MI 12). D'un lieu à l'autre, l'auteur passe de la contemplation à l'écriture. Le réseau de transport souterrain lui permet de télescoper son regard et celui des orientalistes du XIX^{ème} siècle :

Le métro à Paris, c'est Babel, les visages, les gestes et les corps posés sans voix, mais les yeux disent, dans la langue du pays perdu, quitté, abandonné, ce que des sœurs, des frères comprennent peut-être. [...] Je les regarde, un siècle plus tard dans ce lieu souterrain et nomade où ils ne pensaient pas se trouver un jour, peut-être le savaient-ils en secret, le redoutant, le désirant. Je les regarde avec, en mémoire,

l'œil mécanique des photographes orientalistes, aventuriers de l'image, curieux de l'Étranger, de l'Étrangère, le deuxième œil toujours prêt à saisir sur le vif ou en studio, un visage, le regard grave ou le sourire ironique, des gestes et des corps qui racontent à ceux qui ne voyagent pas, étoffes de soie éclatante, velours et mousseline, couleurs d'outre-mer. Des paysages étranges ou fantastiques, des déserts et des savanes, des fleuves. (MI 11-12)

La précision temporelle un siècle plus tard et la référence aux orientalistes établissent une chronologie, de l'empire français à la France postcoloniale. Sebbar compare le métro à la tour de Babel, après sa destruction : les peuples sont dispersés, ne parlent plus la même langue, mais ils parviennent néanmoins à se comprendre par leur gestuelle. La structure des phrases —la multiplication des listes et des virgules— redouble l'impression d'éparpillement. Mais le métro (cette machine qui se substitue à l'œil mécanique des orientalistes) est à même de recueillir cette dispersion. L'espace clos d'un wagon permet une contemplation panoramique de l'ex-empire. En littérature, le train a donc enregistré l'histoire de l'industrialisation et de la colonisation sous la forme d'une locomotive épique (Zola) et d'une grève mythique (Sembène, Senghor). Depuis la guerre d'Algérie, le métro et la gare vont progressivement se substituer au train dans l'imaginaire littéraire postcolonial, et notamment dans les récits de migration.

Le réseau de transport urbain est généralement désigné par une abréviation : le métro. Utiliser la forme longue provoque un tout autre effet. C'est le cas dans *Topographie idéale de Boudjedra* : "l'espace si richement structuré voire surchargé du Métropolitain"^[15]. Dans l'édition de poche, le saut de ligne entre Métro et politain (d'où le tiret) attire l'attention du lecteur sur la polysémie du terme. On entend à la fois le nom commun (le métropolitain, avec une majuscule) et l'adjectif (métropolitain, relatif à la métropole). Si le métro est une abréviation de métropolitain, il est aussi en quelque sorte un espace miniaturisé de la Métropole. Dans le cadre d'un roman sur la migration depuis l'Afrique du Nord, faire arriver le personnage dans le métro équivaut à convoquer le passé de la France comme métropole de l'ancien empire colonial. Le titre du roman de Cécile Wajsbrot, *Nation* par Barbès (2001), produit un double sens similaire. Pour le personnage d'émigrée bulgare, l'accès à la nation est un déplacement épique qui s'effectue, littéralement et symboliquement, dans les allées du métro. Et dans le film de Claire Simon, *Gare du nord* (2013), le point cardinal "nord", souvent filmé en gros plan sur la façade, indique à la fois la situation géographique de la gare dans Paris et dans le monde : la gare devient un lieu de transit vers l'hémisphère nord. Au-delà des noms (métropolitain, nation, nord), la carte du métro permet à Boudjedra de comparer les bords de Seine à ceux de la Méditerranée :

Où les lignes zigzaguent à travers les méandres donnant à la mémoire des envies de se délester d'un trop-plein d'impressions vécues depuis deux ou trois jours et se superposant les unes au-dessus des autres à la manière de ces lignes noires, rouges, jaunes, bleues, vertes, rouges à nouveau mais cette fois hachurées de noir, puis bleues mais hachurées de rouge, puis vertes et hachurées de blanc avec des ronds vides à l'intérieur et des ronds avec un centre noir, puis des numéros qu'il savait lire (10, 12, 7, 1, 2, 5, 13, etc.), puis des noms, les uns écrits en caractères plus gras que d'autres mais l'ensemble dessiné avec des lettres comme à l'envers à moins qu'il ne s'agisse, avec une ligne en bleu et blanc dont le tracé plus gras fait un méandre comme un bras de mer coupant le plan en deux zones égales ou peut-être pas tout à fait égales avec la partie du bas certainement plus petite que celle du haut, ne sachant pas quel est le nord du sud et quel est l'est de l'ouest avec, autour de l'enchevêtrement des lignes, un tracé en pointillé comme s'il s'agissait de quelque frontière honteuse ébauchée en hâte, un peu en catimini, au cours d'une

nuit très pluvieuse, pour mettre ceux qui sont au-delà du tracé devant le fait accompli, [...]. (TIAC 19)

Le personnage d'émigré tente de déchiffrer la carte en interprétant les traits et les couleurs. Les lignes de métro étant courbes, et le tracé de la Seine ayant été simplifié, la carte du métro parisien génère effectivement une confusion entre plusieurs lignes bleues : celle du fleuve et celles du réseau ferré. La répétition du mot méandre ainsi que les comparaisons d'une ligne avec un bras de mer et d'un tracé avec une frontière établissent un parallèle entre franchir la Seine pour passer de la rive gauche à la rive droite, et franchir la mer pour émigrer du Maghreb vers la France. La Seine devient une frontière maritime au même titre que la Méditerranée, et la sinuosité labyrinthique des stations et du réseau ferré semble mieux à même de représenter la complexité du parcours de migration que la ligne droite d'un bateau ou d'un avion.

Puisque les lignes de métro sont comparées à des méandres, des rives et des flux, les gares et les stations reprennent parfois leur nom d'origine, lié au départ et à l'arrivée des bateaux, comme ici dans *Nation* par Barbès : "Le quai du métro ressemblait à un vaste embarcadère où venaient échouer ceux qui avaient embarqué pour un plus long voyage et qui se voyaient obligés d'interrompre leur périple pour une raison qui leur échappait"^[16]. La Gare de l'Est, par exemple, a d'abord été inaugurée sous le nom d'embarcadère de Strasbourg. Dans le cadre des récits de migration de l'Afrique vers l'Europe, la gare devient souvent une extension du port. C'est le cas dans le roman de Djemaï : "[La Gare du Nord] était un peu leur port où ils débarquaient au gré de leur humeur, de leur fantaisie. Après avoir foulé les pavés de la place Napoléon III, ils avaient, en passant les grilles, l'impression d'être dans le ventre d'une baleine pacifique et maternelle" (GN 39-40). L'image n'est pas celle d'un bateau mais d'un animal marin immergé dans l'eau, ce qui renforce le parallèle avec le métro comme espace souterrain. La Gare du Nord a ainsi tendance à se substituer aux frontières :

"Insomniaques ou plongés dans un sommeil profond, ils se tenaient entre deux portes, entre deux seuils, entre deux gares avec leurs bagages et leurs fantômes" (GN 71).

Même constat dans l'enquête de Joy Sorman (2011) sur cette même gare : "Je me tiens sur le seuil, à la frontière du dedans – gare – et du dehors – rue, ville. Je me tiens sur le parvis, nommé place Napoléon III, et cette frontière est efficace, elle opère"^[17]. Dans chaque exemple, documentaire ou fictif, la gare est un enchevêtrement de frontières qui reproduit le découpage des nations. Djemaï et Sorman soulignent le même détail : le parvis de la gare du Nord s'appelle Place Napoléon III, du nom de l'empereur qui étendit considérablement la superficie de l'espace colonial.

La gare est à la jonction entre les anciennes colonies et l'espace postcolonial de la France, et notamment de ses banlieues. La ligne du RER B permet à François Maspero et Anaïk Frantz, dans *Les passagers du Roissy-Express* (1990), de retracer l'histoire de l'immigration périurbaine. Sebbar choisit également le métro pour représenter la géographie de l'exil : "Le pays, c'est la banlieue, les quartiers, les cités, à la périphérie toujours, avec la terre natale, et les ancêtres, en arrière-pays" (MI 11-12). Le pays et l'arrière-pays forment des cercles concentriques autour du réseau parisien. Frontière géographique, la gare devient aussi un espace de figuration des frontières sociales :

La gare du Nord est scindée en deux. Côté GL (grandes lignes), la gare historique, la verrière majestueuse, dalle de béton lisse. Côté trains de banlieue, un espace sous serres moderne et fonctionnel, luminosité maximale, sol en carrelage blanc. Deux espaces contigus qui ne se mélangent pas. [...] Côté GL, des hommes d'affaires en transit pour Londres, Bruxelles, Cologne et au-delà. Côté banlieue, la banlieue. (PGN 33)

La gare individualise ceux qui travaillent et voyagent en Europe, tendus vers leur destination dans des villes situées au nord de Paris ; l'espace leur est ouvert. En revanche, ceux qui habitent à la périphérie et qui s'y rendent en RER sont désignés par la répétition du mot banlieue qui les réduit à un espace et les enferme dans le périurbain.

Dans son *Journal du dehors* (1993), Annie Ernaux utilise les espaces publics (et notamment le RER) pour décrire la banlieue comme un lieu de rencontre entre des populations en provenance de l'ancien empire colonial. Sous une forme similaire à *Métro*, instantanés (celle du journal intime), Ernaux formule donc la même observation que Maspero, Sebbar et Sorman, mais de façon plus problématique :

J'ai aimé vivre là, dans un endroit cosmopolite, au milieu d'existences commencées ailleurs, dans une province française, au Viêt-nam, au Maghreb ou encore en Côte-d'Ivoire – comme la mienne, en Normandie. J'ai regardé à quoi jouaient les enfants au pied des immeubles, comment les gens se promenaient dans les rues couvertes du centre commercial des Trois Fontaines, attendaient sous les Abribus. J'ai prêté attention aux propos qui s'échangeaient dans le R.E.R.^[18]

Ernaux vit à Cergy-Pontoise, ville nouvelle au nord-ouest de Paris créée dans les années 1970. Ses trajets vers la capitale (ce qu'on appelle des migrations pendulaires) réactivent la mémoire de sa mobilité sociale. Transfuge de classe, Ernaux compare souvent son arrivée dans la capitale à une migration afin de renforcer la distance sociale et géographique entre Paris et la province. Il n'en demeure pas moins qu'utiliser le mot de province pour désigner à la fois une région de France et d'anciennes colonies en Afrique et en Asie est maladroit, même s'il s'agit de critiquer une politique urbaine ayant relégué les populations émigrées à la marge.

Le métro ne désigne pas seulement les lieux d'habitation à la périphérie des villes : “Nous habitons là, métro Alésia, au septième étage, dans une chambre de bonne du quatorzième arrondissement, rue du Moulin-Vert”^[19]. Ici dans *Bleu, blanc, rouge*, les personnages d'émigrés clandestins congolais d'Alain Mabanckou occupent un logement précaire dans le sud de Paris qu'ils situent par rapport au métro. Le réseau urbain symbolise ainsi la peur du déclassement des personnages de Djemaï : “Quant à eux, la peur de finir clochards sur le trottoir de la gare du Nord ou mendiants dans le métro les poursuivait depuis longtemps” (GN 29). Dans le roman de Wajsbrot, le personnage d'émigrée se jette sous les roues du métro à la suite d'un contrôle de titre de transport qui se transforme en contrôle de titre de séjour. Qu'il s'agisse de transport, de logement ou de citoyenneté, le métro est un lieu de surveillance et un indice de précarité.

Le métro est aussi un espace souterrain dans le sens de clandestin et d'interlope. Les sans-papiers de *Bleu, blanc, rouge* sont réduits au trafic de tickets :

- Écoute-moi encore, *débarqué*. C'est ton baptême aujourd'hui, alors, fais-moi du bon boulot propre et net ; je compte sur toi. [...] Il s'agit d'acheter un maximum de coupons oranges, ces titres de transport mensuels, que nous revendrons ce soir au marché noir de Château-Rouge à un prix intéressant. [...] Si le guichetier est pointilleux et te demande pourquoi tous ces cinq coupons, tu l'envoies balader en lui signifiant que nous, les nègres, on a le droit d'avoir des familles nombreuses à cause des pertes qu'on a subies pendant l'esclavage et toutes les autres conneries de l'Histoire. (BBR 172-174)

Dans l'enceinte du métro, l'Histoire fait retour et l'émigré redevient un débarqué, comme s'il venait d'arriver dans un port ou un aéroport. Le métro vient même contaminer toutes les pratiques clandestines, qu'elles y aient lieu ou non : “Une fois dans l'enceinte de l'immeuble, ils opéraient avec des tickets de métro usagés qu'ils ramassaient dans les stations. Ces bouts de papier s'avéraient d'une utilité

inimaginable. Ils les enfonçaient dans les trous des serrures et s'en allaient. Ils revenaient sur les lieux trente jours plus tard" (BBR 151). Au sein de l'espace immobile d'un appartement, le ticket rappelle aux émigrés qu'ils sont toujours en transit. Omniprésent dans les récits de migration, le métro est intériorisé pour devenir une représentation de la subjectivité, notamment chez Boudjedra et Mabanckou. Les lignes de métro sont des "rails intérieurs" (TIAC 155) dans *Topographie idéale*, si bien qu'elles deviennent une métaphore du cerveau. Dans *Bleu, blanc, rouge*, la métaphore du métro s'applique au for intérieur, à la mémoire, au destin et au désir de départ :

Moki les gratifiait de petites cartes de métro parisien. Ils exultaient. Ils ne comprenaient pourtant pas ces itinéraires entremêlés, ces lignes numérotées et si entrecroisées qu'on aurait dit la carte hydrographique de la Chine. Ils surprenaient le Parisien lui-même. En effet, certains autochtones décrivaient avec un talent inégalable les lignes de métro, station par station, à croire qu'ils avaient séjourné à Paris. D'autres s'attribuaient pour pseudonymes les noms de ces stations. [...] Ils adjoignaient à ces pseudonymes le mot "Monsieur". (BBR 62)

Bien connaître le métro précède et remplace l'arrivée en France.

Malgré la singularité de chaque pays, qu'il s'agisse du Congo ou de l'Algérie, j'aimerais conclure en évoquant un dernier événement historique qui a renforcé le lien entre tous les territoires de l'ex-empire : l'exposition coloniale de 1931 à Paris. On rappellera d'abord que c'est en vue de l'exposition universelle de 1900 que la première ligne de métro fut achevée (ligne 1), et que la ligne 8 a été étendue en 1931 pour transporter les visiteurs jusqu'à Vincennes. Mais surtout : en 1931, on pouvait faire le tour des pavillons de l'empire français à bord d'un train. La mise en scène coloniale mobilisait donc le même moyen de transport que celui utilisé concrètement pour l'exploitation des colonies. Dans *Cannibale* (1998), Didier Daeninckx situe son intrigue à cette période et se focalise sur la présence de kanaks dans le zoo humain de l'exposition : "Un train électrique permettait aux visiteurs de parcourir le monde et d'aller d'un continent à l'autre le temps de fumer une cigarette"^[20]. La brochure *À Lyauteyville* décrit elle aussi ce chemin de fer intérieur. Le texte est accompagné d'illustrations réalistes, et notamment d'un dessin de rails sous-titré ainsi : "Aspect de la voie ferrée entre la Martinique et le Maroc"^[21]. L'exposition coloniale a donc généré une confusion géographique : on peut passer d'une colonie à l'autre en train, même si elles se situent sur des continents différents. La contre-exposition des Surréalistes a elle aussi pris en compte le rôle joué par les trains, comme l'expliquent Catherine Hodeir et Michel Pierre dans *L'exposition coloniale* : "Un peu plus loin on retrouve, en compagnie d'Albert Londres et d'André Gide, le chemin de fer Congo-Océan et les milliers de morts que sa construction a coûtés. Elargissant le contexte, des documents informent les visiteurs sur le travail forcé"^[22]. L'exposition et la contre-exposition situent leur rapport à l'empire par la façon dont elles présentent les chemins de fer : circuit pour touristes métropolitains ou réseau construit sous la contrainte par les colonisés. Le train peut véhiculer les pires propos xénophobes. On se souvient de l'affiche du *Journal de Béziers* daté du 15 septembre 2015 : sur le photomontage, un groupe de réfugiés devant un train. Sur une vitre : "Béziers 3865 km". Sur la vitre d'à côté : "Scolarité gratuite. Hébergement et allocations pour tous !" Le train est un transport plus national qu'international, et la propagande anti-migrants utilise ce véhicule pour exagérer la proximité entre la France et les frontières de l'Europe. Être sur le quai d'une gare en Macédoine, c'est déjà être un peu sur un quai de métro à Paris. Mais le train, la gare et le métro sont aussi des lieux de mémoire, et des motifs littéraires privilégiés de la migration et de la colonisation dans la littérature française et francophone. Les

diverses représentations littéraires du train depuis son invention reflètent l'Histoire : la révolution industrielle, la déportation, la résistance des cheminots, mais aussi une dimension encore trop souvent négligée, la colonisation et les guerres de décolonisation. Or ce sont ces événements historiques violents qui hantent depuis lors le système ferroviaire de la France métropolitaine.

En 1990, Edouard Glissant ouvre sa Poétique de la relation sur la "barque ouverte" du négrier comme matrice des peuples antillais, source d'une parole poétique épique, "obscur et abyssale"^[23]. Cette valorisation de l'épopée repose sur une contradiction : "[...] les livres fondateurs de communauté, l'Ancien Testament, l'Iliade, l'Odyssée, les Chansons de geste, les Sagas, l'Énéide, ou les épopées africaines, étaient des livres d'exil et souvent d'errance. Cette littérature épique [...] dit la communauté, mais à travers la relation de son apparent échec et en tout cas de son dépassement" (PR 27). Aujourd'hui, l'épopée ferroviaire de l'errance et de l'exil reprend et détourne l'épique des guerres, des conquêtes et de l'identité nationale. La littérature de notre époque prolonge le paradoxe identifié par Glissant. Le train –ce mode de transport non-fluvial, motif par excellence de la linéarité– est devenu la métaphore de la migration et le véhicule d'une mémoire globale et multidirectionnelle^[24] de la colonisation.

NOTES

1. Sylvie Germain, *Le monde sans vous*, Paris, Albin Michel, 2011, p. 45.
2. Dominique Fernandez, *Transsibérien*, Paris, Grasset, 2012, p. 155.
3. Maylis de Kerangal, *à ce stade de la nuit*, Paris, Verticales, 2015, p. 32-33 ; dorénavant ASN.
4. Maylis de Kerangal, *Tangente vers l'est*, Paris, Verticales, 2012, p. 62 ; dorénavant TVE.
5. Gilles Deleuze, *Logique du sens*, Paris, Minuit, 1969, p. 23 ; dorénavant LS.
6. Emile Zola, *La bête humaine*, Paris, Gallimard, 2001, <Folio>, p. 461-462 ; dorénavant BH.
7. Mathias Enard, *Zone*, Arles, Actes Sud, 2008, p. 515 ; dorénavant Z.
8. Danièle Sallenave, *Sibir : Moscou-Vladivostok, mai-juin 2010*, Paris, Gallimard, 2012, p. 156-157.
9. Olivier Rolin, *L'invention du monde*, Paris, Seuil, 1993, p. 522 ; dorénavant IM.
10. Abdelkader Djemaï, *Gare du nord*, Paris, Seuil, 2003, p. 18-20 ; dorénavant GN.
11. Ousmane Sembène, *Les bouts de bois de Dieu*, Paris, Pocket, 2013, p. 27 ; dorénavant BBD.
12. Léopold Sédar Senghor, *Nocturnes*, Paris, Seuil, 1961, p. 80-83.
13. Leïla Sebbar, *La Seine était rouge*, Paris, Babel, 2003, p. 65.
14. Leïla Sebbar, *Métro, instantanés*, Paris, Editions du Rocher, 2007, p. 12 ; dorénavant MI.
15. Rachid Boudjedra, *Topographie idéale pour une agression caractérisée*, Paris, Gallimard, 1986, <Folio>, p. 8 ; dorénavant TIAC.
16. Cécile Wajsbrot, *Nation par Barbès*, Paris, Zulma, 2001, p. 7.
17. Joy Sorman, *Paris gare du nord*, Paris, Gallimard, 2011, p. 20 ; dorénavant PGN.
18. Annie Ernaux, *Journal du dehors*, Paris, Gallimard, 1995, <Folio>, p. 7-8.
19. Alain Mabanckou, *Bleu, blanc, rouge*, Paris, Présence africaine, 2000, p. 134 ; dorénavant BBR.
20. Didier Daeninckx, *Cannibale*, Paris, Gallimard, 2000, <Folio>, p. 22.
21. Jean Camp, *À Lyauteyville : promenades sentimentales et humoristiques à l'exposition coloniale*, Paris, Société nationale d'éditions artistiques, 1931, p. 128.
22. Catherine Hodeir et Michel Pierre, *L'exposition coloniale*, Bruxelles, Complexe, 1991, p. 51.

23. Edouard Glissant, *Poétique de la relation*, Paris, Gallimard, 1990, p. 29 ; dorénavant PR.

24. Michael Rothberg, Debarati Sanyal et Max Silverman, *Nœuds de mémoire : Multidirectional Memory in Postwar French and Francophone Culture*, *Yale French Studies*, n° 118, Yale University Press, 2010.

RÉSUMÉS

Les diverses représentations littéraires du train depuis son invention reflètent l'Histoire : la révolution industrielle, la résistance des cheminots, la déportation, mais aussi une dimension encore trop souvent négligée, la colonisation et les guerres de décolonisation. Exploitation de l'Afrique via la construction de réseaux ferrés depuis la seconde moitié du XIXe siècle et grève des cheminots en Afrique de l'Ouest (Sembène, Senghor) ; possibilité, lors de l'exposition coloniale de 1931, de faire le tour des pavillons de l'empire français à bord d'un train (Daeninckx) ; massacre d'octobre 1961 et affaire de la station de métro Charonne pendant la guerre d'Algérie (Sebbar). Ces événements historiques hantent depuis lors le système ferroviaire de la France métropolitaine. L'épopée du rail n'est donc plus un hymne au progrès mais le nouveau cadre des récits de migration qui réactive la mémoire de la colonisation (Boudjedra, Djemaï, Kerangal, Mabanckou, Maspéro).

INDEX

Mots-clés : Train, métro, gare, migration, colonisation

AUTEUR

MORGANE CADIEU

Yale University