

Portrait du chroniqueur en aiguilleur

Déraillements, de Robert Lévesque, Boréal, « Papiers collés »,
167 p.

Gilles Dupuis

Number 240, Spring 2012

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/66522ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Spirale magazine culturel inc.

ISSN

0225-9044 (print)

1923-3213 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Dupuis, G. (2012). Review of [Portrait du chroniqueur en aiguilleur / *Déraillements*, de Robert Lévesque, Boréal, « Papiers collés », 167 p.] *Spirale*, (240), 57–58.

Portrait du chroniqueur en aiguilleur

PAR GILLES DUPUIS

DÉRAILLEMENTS de Robert Lévesque

Boréal, « Papiers collés », 167 p.

« *C'est la nuit, dans mon enfance, entre veille et sommeil, que m'est venu l'attrait des trains.* » Dès l'incipit, le lecteur est aiguillé sur la bonne voie : Robert Lévesque, intrépide journaliste (*L'allié de personne*) et censeur lucide (*La liberté de blâmer*), se permet de « dérailler », le temps d'une chronique, en se livrant à des exercices de lecture (et de style) dont le train constitue le thème à variations. Autour de ce thème et de son corollaire, la gare, et à travers tous les motifs qui leur sont associés (en littérature, au cinéma et dans les arts), l'essayiste se met à l'écoute des textes (lettres, journaux, poèmes, récits, etc.) qui témoignent de la même passion qui s'était emparée de lui enfant. Paraphrasant le Narrateur de la *Recherche* — « *Longtemps, Marcel Proust prit des trains de bonne heure* » —, il règle ses lectures au rythme de l'horaire ferroviaire, débusquant au détour d'une phrase, d'une anecdote ou d'un souvenir le sème, conscient ou inconscient, que la « *bête humaine* » a laissé derrière elle sur les rails de la mémoire. Ce qu'il nous fait entendre, c'est ni plus ni moins le micro-sillon de l'*Indicateur des chemins de fer*...

Avant d'entrer plus avant dans l'auscultation de ses plages, un mot sur la composition du recueil. Il est constitué de trente-deux textes brefs, mais de longueur variable (entre trois et huit pages), dont plus de la moitié (dix-neuf) sont inédits. Au chapitre des textes publiés, un échantillon substantiel est paru dans la revue *Liberté* (le texte sur Arthur Buies) tandis que les douze autres étaient destinés... au magazine de bord de *Via Rail, Via destinations* (au pluriel, et non au singulier comme l'indique la « Note bibliographique » ; on nous assure toutefois que

tous ces textes ont été retouchés par l'auteur). Pour donner à l'ensemble une unité accrue, l'Auteur (avec la majuscule cette fois, en sa fonction de chef de gare) a pris soin d'introduire, par des parenthèses, tout un système de renvois discrets entre les différents textes qui le composent, établissant par là un dispositif d'aiguillage qui renforce la structure du réseau tout en guidant le lecteur d'un train à l'autre. Enfin, le retour en gare — on prend le train « Kafka » à l'aller et au retour — boucle l'aventure ferroviaire.

UN TRAIN DE VIE

Plusieurs textes du recueil mettent en scène des personnes (ou des personnages) en train de faire quelque chose dans le train. Ils le font parfois avec entrain, d'autres fois en se laissant traîner. Certains écrivent dans le train (Rimbaud), d'autres l'utilisent pour vagabonder (London). À son bord, il y a ceux qui répondent à un appel — de l'aventure (Fitzgerald et Hemingway) ou du nord (Gould) — et ceux qui s'embarquent sur un train nommé désir, que ce soit pour l'accomplir (Léautaud, Galey) ou pour en prendre congé (Tchekhov). Butor ira même jusqu'à imaginer une fiction adultérine qui se déroule en entier dans un train, alors que ce dernier est curieusement absent dans l'œuvre de Balzac, contemporaine pourtant de son invention (c'est tout de même en train qu'il ira chercher sa dernière maîtresse afin de l'épouser). Comme Proust

Robert Lévesque



DÉRAILLEMENTS

Boréal

COLLECTION PAPIERS COLLÉS

plus tard, l'auteur de *La Comédie humaine* s'intéresse davantage au capital, que les actions achetées dans les compagnies de chemin de fer semblent garantir, qu'à son potentiel poétique.

Défilent aussi à la queue leu leu les trains de la célébrité. Que ce soit la future reine Élisabeth II, lors de son dernier voyage au Canada à titre de princesse que se remémore l'auteur narrateur, ou les tournées triomphales de Trenet (à Québec), Ibsen (en Scandinavie), Ravel et Wilde (en Amérique du Nord), le train sert à commémorer un événement politique ou un exploit personnel. Il peut aussi donner le

coup d'envoi à une vocation artistique insoupçonnée (La Bolduc) ou mettre terme abruptement à une carrière militaire indésirable (Ferron). Il peut même servir de source d'inspiration, comme ce fut le cas de la gare Saint-Lazare pour Monet, ou signaler plus modestement le début des vacances, comme c'était le cas chaque été pour Nelligan à Cacouna.

Il est alors synonyme de train-train, dont on souligne tautologiquement dans l'expression « le train-train quotidien » le caractère routinier. C'est le train des habitudes, le convoi de la coutume, les rails du soupirail... Ravel, l'insomniaque, n'a jamais mieux dormi qu'en train (idem pour Kafka), alors que Buies y a connu ses pires nuits d'insomnie. C'est que la « musique des rails », à laquelle était si sensible l'oreille réputée parfaite de Glenn Gould, peut aussi bien assoupir par sa monotonie que tenir éveillé à chaque saccade entre un arrêt et un nouveau départ.

LE DERNIER TRAIN

Le dernier train, c'est bien sûr celui de la mort. Il voyage à toute allure, quand ce n'est pas elle, la camarade, qui prend différentes allures à son bord (ou ses abords) : elle est annoncée par un accident (van Gogh), accomplie par le suicide (Jozsef) ou seulement différée dans sa tentative avortée (Stachura), ou encore prolongée par le deuil (Gabriel Roy, Barthes). Elle survient aussi naturellement — en supposant que la mort « naturelle » existe à l'échelle humaine — comme chez ce boute-en-train mort en train (Fats Waller) ou cette amante qui ne survivra pas longtemps au décès de son amant (Michèle Desbordes). Le train peut aussi la véhiculer, comme il advint au corps d'Anton Tchekhov rapatrié d'Allemagne en Russie dans un wagon réfrigéré destiné au « *Transport d'huîtres* »...

Mais Lévesque ne pousse pas l'analogie inévitable avec les trains de la mort jusqu'à imaginer un texte de mauvais goût, du genre « *On prend toujours un train* ». Je sais gré d'ailleurs à l'auteur de m'avoir fourni ce prétexte pour dire en quoi je trouve l'émission de Joséfito Michaud, quelles que soient les « bonnes intentions » qui l'animent, si détestable (ajouter « *pour la vie* » au titre original ne

change rien à l'affaire, bien au contraire). Faire pleurer des vedettes sur un train de plaisance (devant un bon goûter bien arrosé composé de petits fours et autres mignardises) en leur tirant les vers du nez au sujet d'un deuil personnel, alors que des millions de vies ont été fauchées après avoir été empaquetées dans des convois destinés au bétail, est certainement le plus grand *déraillement* (au sens propre du terme) qu'ait cautionné Radio-Canada ces dernières années. Et dire qu'Adorno avait cru, un moment, que la poésie n'était plus possible après Auschwitz ! On a imaginé pire : au lieu d'une tragédie — qui, elle, est devenue impossible depuis la Shoah, le tragique s'étant matérialisé pour une fois dans le réel sans possibilité de catharsis en dématérialisant les corps —, on en a fait une dramatique...

Si Robert Lévesque aborde le sujet délicat des camps de la mort par l'entremise de Robert Desnos (victime collatérale de la folie meurtrière nazie), le traitement qu'il lui réserve s'apparente davantage à l'entreprise de Jean-Jacques Lefrère dans son bref essai « *Les écrivains francophones victimes du chemin de fer*¹ » (l'humour noir en moins). Ces textes restent néanmoins les plus graves du recueil, à l'exception paradoxale de celui consacré précisément au poète français de la Résistance, dont la mort est traitée dans la veine tragico-mique avec laquelle Roberto Benigni (un autre Robert) avait osé représenter l'irreprésentable dans son film *La vita è bella*. Il faut dire, à la décharge de Lévesque, que Desnos s'était prêté lui-même au jeu, avec une surprenante candeur...

Entre la vie et la mort, il y a enfin le rêve. Le train fait rêver ou il revient nous hanter en rêve. C'est par un rêve de train (« Kafka I »), avec explications psychanalytiques à la clé, que s'amorce le trajet d'écriture que propose l'auteur à son lecteur, et c'est dans le train du sommeil (« Kafka II ») qu'il prend fin (ou plutôt s'endort), le conducteur décidant *in extremis* « *d'interrompre [...] ce parcours littéraire, ce voyage désorganisé qui aura compté trente-deux stations* », ou mieux cette rêverie sur rails, pour souhaiter « *bonne nuit* » à ses auteurs phares, à sa chère muse (« *Béatrix B.* ») et à tous ses « *passagers lecteurs...* »

AUTOPORTRAIT

Deux des textes de *Déraillements* se démarquent des autres par leur longueur inusitée : le James Joyce express et le transcontinental Arthur Buies. Si Joyce domine le palmarès des trains à haute vitesse de l'époque — il fallut une nuit blanche à l'officine Darantière pour finir d'imprimer à temps trois exemplaires d'*Ulysses* et faire parvenir le lendemain matin l'exemplaire destiné à l'auteur le jour même de son anniversaire sur « *le trajet de Dijon à Paris dans la Pacific 231 du PLM, la locomotive à vapeur qui tractait l'express venant de la Côte d'Azur* » —, Buies traverse le continent nord-américain dans le train, à « *cadence lente* », du désenchantement.

Celui qui s'était promis de devenir « *le plus grand écrivain de son siècle* » (à l'instar de Joyce qui aura plus de succès au siècle suivant) finira plus modestement par être le meilleur écrivain canadien-français de son époque. Le jugement est discutable (il n'est d'ailleurs pas de Lévesque), mais il permet de rapprocher le chroniqueur canadien-français de son homologue québécois : « *La figure flamboyante et sombre d'Arthur Buies a laissé dans l'histoire du journalisme canadien-français du XIX^e siècle le seul, le grand exemple d'un chroniqueur aussi perspicace, lettré, progressiste, ironiste, désespéré et libre. Un intellectuel que l'école, comme ce qui tient lieu d'intelligentsia dans la belle province, ignore encore aujourd'hui...* »

Si on remplace le nom d'Arthur Buies par celui de Robert Lévesque, et le XIX^e siècle par le XX^e (car il est encore trop tôt pour savoir ce que lui réserve le XXI^e), on obtient le portrait assez fidèle de notre chroniqueur. En s'improvisant aiguilleur de train, il a signé là sa chronique la plus originale. Magistrale leçon de lecture et d'écriture, dont devrait prendre note ce qui nous reste d'*intelligentsia*. ⊥

1. Dans *Les à-côtés du siècle*, Premier colloque des Invalides, 7 novembre 1997, Paragraphes / Du Lérot, « En marge », 1998, p. 73-76.