

Jean-Jacques Thomas
The State University of New York

Economie poétique de la production industrielle nord-américaine : *Réseau aérien* de Michel Butor

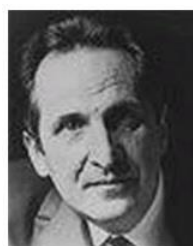
En 1962, dans un article de la revue *Tel Quel*, Michel Butor écrivait : «Aujourd'hui il n'y a plus de raison de distinguer entre la poésie et le roman, il n'y a plus que de l'écriture généralisée. »¹ Toutefois, l'histoire littéraire ne semble pas pouvoir se défaire de ces classifications. Dans sa titanesque édition des œuvres complètes de Butor parue en 2006, Mireille Calle-Gruber ne place pas le texte intitulé *Réseau Aérien* dans les volumes consacrés à la poésie. Le poète et essayiste Georges Jean, pour sa part, inclut ce texte dans son anthologie de la poésie française contemporaine intitulé *Mon livre d'or des poètes* publié chez Seghers en 1976 et lui reconnaît l'immense mérite d'un « langage poétique à la mesure des temps modernes. »²

Dans la vulgate contemporaine de l'histoire littéraire française du XXe siècle, le nom de Butor n'est pas immédiatement attaché à la poésie comme le sont les noms de René Char, Yves Bonnefoy, Francis Ponge, Jacques Dupin ou Michel Deguy pour n'en citer que quelques-uns. Ce sont ses romans qui restent en mémoire et que l'on assigne à nos étudiants studieux sous le label historique « Nouveau Roman ». *Passage de Milan* (1954), *L'Emploi du temps* (1956), *La Modification* (1957), *Degrés* (1960) sont des modèles exemplaires du genre. La mémoire littéraire a oublié pourtant que Butor a commencé sa carrière littéraire en 1945 par la publication d'un poème intitulé *Hommage partiel à Max Ernst*. Cette jeune production poétique s'interrompt en 1951 avec le poème *Poème écrit en Egypte*. Butor enseigne alors dans un lycée égyptien et il décide de se consacrer exclusivement à l'écriture romanesque. Après la publication de son quatrième roman, en 1960, nouvelle bifurcation et retour à la poésie ou, plus exactement, à un mode d'écriture hors genre que l'on peut appeler « poésie » mais qui en fait se constitue comme recherche de formes nouvelles, avec pour premier modèle,

quelque chose qui se rapprocherait du type « poème en prose ». Butor s'en explique plus tard dans le texte *Travaux d'approche* publiée en 1972 : « A partir du moment où j'ai commencé à écrire *Passage de Milan*, en Egypte, j'ai cessé d'écrire des poèmes, je me le suis interdit pendant des années, pour que toute la charge dont je pouvais être porteur fût investie dans le roman. »³

Lassé, dit-il, par les controverses produites par les débats sur le « Nouveau Roman » et les écrits polémiques qui entourent son succès public, en particulier la ferveur polémique de Robbe-Grillet et l'arrivée sur la scène littéraire de Jean Ricardou qui vient de publier son premier roman, *L'Observatoire de Cannes*, Butor souhaite prendre du champ, physiquement et intellectuellement. Du point de vue physique le déplacement géographique offre une porte de sortie et en 1960 Butor vient pour la première fois aux Etats-Unis. Du point de vue intellectuel se consacrer maintenant à la poésie le dispense de se sentir concerné par les débats sur la forme romanesque et ses avatars contemporains. Le propos cité en épigraphe sur « l'écriture généralisé » s'explique aussi, probablement en partie, comme une façon stratégique de diminuer l'importance de tout discours sur la nature du « roman » plus que par une volonté délibérée d'oblitérer la poésie. Preuve en est que Butor ne refusera jamais le label poésie pour ses propres écrits qui vont suivre et qui, bien que massivement ignorés aujourd'hui, justifieraient à eux seuls un statut exceptionnel sur la liste des poètes innovateurs du XXe siècle avec une place de choix pour le cycle intitulé *Illustrations*. Le premier volume de cette série explicitement poétique -- il y en aura quatre -- paraît en 1964.

Entre 1960 et 1964, Butor voyage hors de France et écrit des textes expérimentaux. Le texte *Réseau aérien* est écrit en 1962. Cette année-là Butor fait l'expérience d'une vie plus permanente aux Etats-Unis. Lui et sa famille s'installent à Buffalo où il est nommé pour un an à la Chaire Melodia E. Jones à l'Université de Buffalo.



Emmanuel, Pierre [Noël Mathieu] 1958-1959

Mayoux, Jean-Jacques 1959-1960

Dufrenne, Mikel 1960-1961

Paris, Jean 1961-1962



Butor, Michel 1962-1963

Milner, Max 1964-1965

[FIGURE 1]

Michel Butor sur la liste chronologique des détenteurs de la Melodia E. Jones Chair (27). <http://www.ieeff.org/melodiachairspix.htm>. Consulté le 18 mars 2014.

Lors de ce séjour, Butor se livre à ses passions habituelles : promenades, itinéraires, découvertes de lieux, d'objets et d'impressions nouvelles. Le texte expressément symptomatique de cette écologie touristique et déambulatoire, c'est son hymne au haut-lieu de la *Niagara Frontier* : un texte écologique consacré aux chutes du Niagara. La pièce de 1962 s'intitule en français *6,810,000 litres d'eau par seconde, étude stéréophonique*.⁴ Et en Anglais dans la traduction d'Elinor Miller, simplement *Niagara*.⁵ Toutefois, le grand texte d'écriture expérimentale que retient l'histoire littéraire pour la production de Butor pendant les années 1960-1962, c'est *Mobile: Etude pour une représentation des Etats-Unis*.⁶ Ecrit sur le modèle de *On the road*, à la Kerouac où on est en Amérique ou on n'y est pas, le livre raconte une équipée itinérante prenant en écharpe les cinquante Etats qui composent ce vaste ensemble géographique. Après des mois de « tribulations » dans la diversité uniforme de ce pays, ce que Derrida nomme « l'implaçable place »,⁷ Butor met fin à l'instabilité, à l'insatisfaction, à la mobilité fébrile, et

revient au lieu fixe, au génie du lieu : « à l'endroit où vivre d'une façon à peu près convenable, et [ainsi trouver] la formule, les mots nécessaires pour y parvenir, loin des discours politiques dont nous avons l'habitude. »⁸ Cette formule du lieu, sur laquelle se termine ce volume pérégrinatoire de plus de cinq cents pages, il la trouve, c'est un nom capitalisé, l'endroit même où l'on ne se sent plus « ailleurs » ; là où l'on est chez soi. Dans *Mobile* le lieu et sa formule, c'est le nom de la ville *home* : « Buffalo »⁹ -- dernier mot imprimé d'une course folle de 539 pages.

ALBANY, Albany.

La nuit.

Le pic de la Rivière-du-Vent la nuit.

BUFFALO.

Mobile 539

[FIGURE 2]

Dernière page imprimée [539] de *Mobile*.

On pourrait remarquer qu'un des leitmotifs de ce *road trip* sur les autoroutes sans fin qui sillonnent l'immensité naturelle des Etats-Unis, c'est la phrase « L'Amérique sans les banques » ; des jours et des jours sur la route, dans les déserts et les plaines, avec la hantise de ne pas trouver d'essence, comme aux « Four Corners ». Ce qui reste du long périple c'est l'étonnement émerveillé d'un écrivain venant d'une Europe étriquée, tempérée et vénérant le juste-milieu, en face de ces lieux-dits exceptionnels, marques d'une nature extraordinaire et dramatique. En tous lieux un touriste sidéré par la multitude des villes aux noms identiques (Paris, Cleveland, etc.), les Indiens, gigantisme des habitats urbains ; un touriste éberlué, perdu au milieu de ces foules colorées de consommateurs déferlant dans les temples monumentaux destinés à satisfaire l'« American way of life ». Mais, plus important pour mon propos, en lisant *Mobile*, on ne peut manquer de noter le retour en refrain de phrases construites sur la même structure et sur le même thème :

Les avions qui vont à Tokyo [...]
Les avions qui viennent de Hong-Kong [...]
Les bateaux qui vont à Liverpool [...]
Les bateaux qui viennent de Singapour [...]
Les trains qui viennent d'Omaha [...]
Les trains qui vont vers Memphis [...] etc.¹⁰

La répétition de ces points de départ ou lieux de destination installe progressivement dans l'écriture un réseau topographique qui cossète les 50 états.

Les principes récurrents de l'œuvre discursive de Butor dans *Mobile*, tressage géographique, tissage topographique, sont à la base de *Réseau aérien*.¹¹ Cette composition combine adroitement l'itinéraire géographique et la contrainte imposée par un système extérieur des fuseaux horaires. Comme nous le rappelle André Helbo dans l'analyse du dernier roman de Butor publié en 1960, *Degrés*, tout ce texte repose sur la représentation géophysique du monde et son inscription dans la projection de Mercator qui nous englobe dans les rets des degrés de latitude et longitude. A titre d'explication de l'intérêt de Butor pour ces compositions quadrillées, les spécialistes nous livrent le plus souvent un biographème explicatif : le père de Butor était administrateur à la SNCF et la bible familiale c'était l'*Indicateur Chaix*, l'annuaire général des gares et des horaires des trains : « Ma mère [í] adorait lire les horaires de chemin de fer [í]. Elle était une grande lectrice de Chaix et moi aussi j'aimais beaucoup organiser des voyages à partir de l'indicateur de chemin de fer. Chez Proust, il y a un passage où il parle justement de l'indicateur de chemins de fer, il rêve d'aller à Balbec et puis il se met à rêver sur tous les noms de lieux sur tout les noms qui sont sur la ligne de la Bretagne. »¹² On peut donc considérer que le texte *Réseau aérien* est une tentative expérimentale pour transposer dans le domaine de l'écriture ce que l'*Indicateur Chaix* est aux passagers ferroviaires. Simplement, on n'arrête pas le progrès, l'avion, maintenant, pour Butor, remplace le train. Ce n'est pas simplement une concession aux temps modernes : grand voyageur, Butor analyse, à de nombreuses occasions, les différents types d'observations engendrées par divers modes de transport. Faute de place ici, je passe sur l'auto et le train pour ne donner, brièvement qu'un

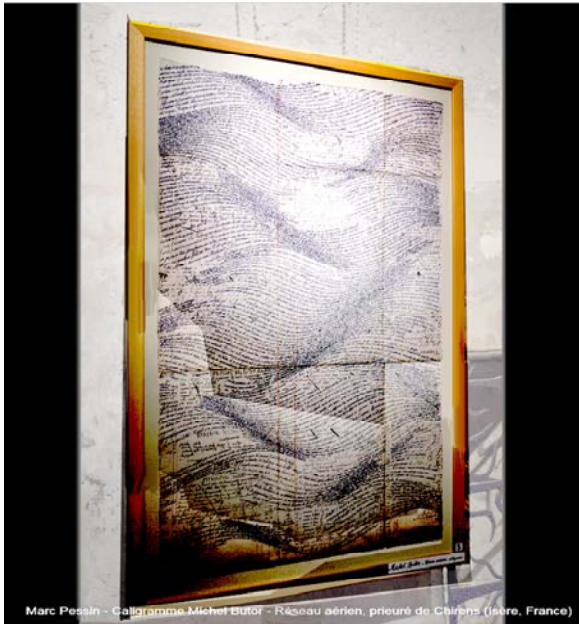
échantillon de ce qu'il a dit sur l'observation aérienne puisque ce point de vue informe notre appréhension du texte étudié aujourd'hui :

J'aime bien voyager en train, j'aime bien voyager en avion. Et le paysage apparaît d'une façon toute différente. Contrairement à ce que beaucoup de gens disent, je suis passionné par le paysage qu'on voit d'avion [í]. Quand on voit la terre, on voit les différences géographiques. Voyager au-dessus des Etats-Unis en avion, c'est absolument passionnant. Le premier voyage que j'ai fait aux Etats-Unis [í] quand on a la chance d'être près d'un hublot, on voit le paysage en bas, on a le sentiment d'être très au-dessus et on voit le paysage un peu comme une carte de géographie. C'est le même sentiment, c'est une carte de géographie mais qui est en vrai.¹³

Le principe expérimental central de *Réseau aérien* favorise deux aspects caractéristiques de l'écriture de Butor : d'une part l'observation de la terre vue d'avion naturalise la tendance d'observation neutre dans la distance propre à ses écrits : être en l'air est une façon d'être en marge, présent mais absent de l'action même. D'autre part les conditions matérielles de l'écart aérien justifient le type de description objective extérieure que l'on a historiquement associée au style « nouveau roman ». Le mouvement incessant des avions, symbole superlatif de vitesse, circumnaviguant la surface de la terre libérés de toute contrainte temporelle et spatiale, légitimise la représentation qui en reste au niveau de la surface, des décors, qui traite les objets comme apparences et se refuse le droit à l'invasion interprétative d'une épaisseur du monde à laquelle l'auteur ne croit pas.

Originellement *Réseau aérien* a été conçu comme une pièce radiophonique chargée de rendre l'impression poétique d'un voyage en avion tel qu'on pouvait en faire l'expérience privilégiée dans les années 1950 et 1960. La forme de la pièce est construite sur le modèle d'un chòur antique : cinq hommes et cinq femmes, voyageant dans dix avions distincts. Deux couples sont partis d'Orly pour se rendre à Nouméa. Comme le trajet est équidistant, un couple choisit de voyager vers l'est et l'autre se dirige vers l'ouest. Alternent vols de jour et vols de nuit -- dans la version imprimée, dialogues et commentaires ayant lieu la nuit sont en italiques.

Les propos attribués aux personnages masculins sont indexés par des lettres majuscules A,B,C,D,E et les propos féminins sont indexés par les lettres italiques *f,g,h,i,j*. Les conversations, propos ou rêveries des deux sexes sont de tous les jours et l'entrecroisement des registres et des locuteurs laisse l'auditeur, ou le lecteur, avec une impression d'irréalité futile renforcée par le mouvement de manège de ces avions tournant en même temps tout autour du monde. Une sorte de vertige de l'irréel et de vague instabilité des sens. Notons aussi qu'avec *Réseau aérien* nous sommes en outre dans un système *mediologique* complexe : théâtre radiophonique, texte imprimé, calligramme plastique. En effet, comme cela sera souvent le cas par la suite, Butor a collaboré avec le graphiste Marc Pessin, dans une tentative hardie de *transmédiatisation* plastique pour produire un calligramme qui, dans l'ordre graphique, restitue le texte de Butor.¹⁴ Comme vous pouvez le noter dans la FIGURE 3, le système des courbures des phrases reprend dans sa vision d'ensemble, en *paréidolie*, ces coupes topographiques qui sur les cartes dites « état-major - IGN », représentent les reliefs géographiques considérées à vol d'oiseau [FIGURE 4]. Ce sont des graphies similaires que l'on trouve sous la plume de Butor lui-même dans son texte de 2002 *Géographie parallèle*.¹⁵



[FIGURE 3]

Marc Pessin, *Caligramme* [sic] *Michel Butor – Réseau aérien*. © Prieuré de Chirens, France. Tous droits réservés.



[FIGURE 4]

Tentative d'équivalence « Calligramme- Carte ». Image de synthèse. © Jean-Jacques Thomas, 2014. Tous droits réservés.

Le bref extrait de *Réseau aérien*¹⁶ que j'ai choisi pour cette étude d'un texte expérimental de 1962 qui manifeste une nette composante écologique, vient du volume qui comprend cent vingt et une pages. En hommage au « home » de *Mobile*, j'ai choisi la fin de l'itinéraire de l'avion numéro 9 qui va de Los Angeles à Montréal et qui donc passe par Chicago, Detroit, Buffalo, l'Ontario pour enfin atterrir à Montréal. Il se trouve que cet avion survole ce qui, en 1960, était encore une région très industrielle des Etats-Unis. Si j'avais choisi l'avion numéro 2 qui pour une bonne partie survole les îles du Pacifique, j'aurais bien entendu une description de paysages beaucoup plus bucolique et vacancière. Le traitement d'un paysage industriel dans ce texte rédigé à la fin des guerres (post)coloniales françaises et au moment de la réindustrialisation européenne me paraissait important dans notre époque contemporaine d'écoute critique de l'environnement et de production de textes qualifiés d'écopoésie.¹⁷ Pourquoi en effet en 2014 revenir à Butor et à un texte de 1962? Nos étudiants de doctorat ricanent quand on leur fait lire des textes « anciens » des années 1980 et en particulier du temps du *Nouveau Roman* et Butor ne fait pas exception à la règle!



- D Gorge de nuages.
 E Torse de nuages.
 Tous les métaux dans les nuages.
 Casques d'acier.
 Coulées de plomb.
 Flaque de mercure.
 A Par une lucarne, un hublot de nuages, les
 gratte-ciel de Chicago.
 g Fumées du port.
 Lac Michigan.
 Traînées de pluie.
 Un arc-en-ciel.
 Une tache noire sur l'eau.



- D Soleil qui baisse.
 E Dessus les nuages.
 Métaux de nuages.
 Limaille de fer.
 Sphères de fonte.
 Lames de tôle.
 A Par un regard, par un oculus de ces nuages, les
 grues et les usines de Détroit.
 g Fumées de houille.
 Le lac Saint-Clair.
 Le lac Érié.
 Windsor au Canada.
 Une traînée de pluie.



- D Le soleil.
 E Baisse sur nuages.
 Métaux en nuages.
 Poudre d'étain.
 Fils de platine.
 Filons de zinc.
 A Par un voyant, par une trappe des nuages les
 quais et les bassins de Montréal.
 g Gares et parcs.
 Traînées de pluie.
 Virage.
 L'aérodrome.
 Pistes luisantes.



Montréal.

[FIGURE 5]

Michel Butor, *Réseau aérien*, *texte radiophonique*, *op. cit.*, 87-94.

Une analyse rapprochée révèle trois aspects principaux à ce texte qui confirment son caractère expérimental précurseur et modèlent son privilège d'actualité. L'intérêt tout spécial de *Réseau aérien*, un texte toutefois peu visité par la critique, est que la combinaison de ces trois particularités critiques en font un objet discursif particulièrement exemplaire pour tout travail urgent d'écocritique littéraire.

I. Innovation formelle

Il y a d'abord la préoccupation de l'innovation formelle. C'est une discussion centrale dans la pratique littéraire des années 60-70. La rédaction de *Réseau aérien* est contemporaine de la constitution de l'Oulipo, imaginé à l'automne 1960 et baptisé en août 1961 - un mouvement mathématico-littéraire dont la préoccupation originelle sera la réalisation-invention de nouvelles formes d'expression écrite par l'élaboration de combinatoires et autres contraintes formelles hautement régulées. Dans les années 60-70 la question de la *forme-sens* est au cœur des préoccupations des stylistiques structurales européennes et américaines ainsi que des poétiques matérialiste, rhétorique, plasticienne : Kristeva, Meschonnic, Genette, Roche, (Denis et Maurice). Le texte de *Réseau aérien* est arachnéen. Il se constitue en tressage de voix, de lieux, de temps, de niveaux. Sur la même page nous sommes à Saïgon, à Paris, aux îles ioniennes, à Corfou. Nous décollons, nous atterrissons, nous sommes en vol, à mi-air, etc. Le jour, la nuit, à toutes les heures de la journée : dans le mouvement de rotation des hélices. *Capitalisme et schizophrénie L'Anti-Œdipe* de Deleuze et Guattari paraît en 1972, onze ans après *Réseau aérien*. Ces concepts opératoires que l'on trouve à l'œuvre dans *Réseau aérien* de Butor (« réseau », « ligne de fuite », « décentralisation », « déterritorialisation », « plan d'immanence », etc.) n'ont pas encore été regroupés dans le label opératoire qui fera la gloire du livre de Deleuze et Guattari : le système « rhizomatique ». C'est pourtant bien ce dont il s'agit ici. Contre l'influence d'une société pivotale, transcendante, rivée au « corps bouffi de l'Un » ce n'est donc pas un hasard si Deleuze et Guattari proposent une révolution du plan d'immanence connue comme « survol absolu (96) ». Dans *Réseau aérien* l'agencement des coordonnées est acentrique ; les avions volent de tous côtés et si deux vont à Nouméa c'est dans des directions différentes. *Réseau aérien* installe,

forme et contenu, la représentation d'un trafic chaotique aléatoire. Déjà, à cette époque, sur la base de sa longue expérience avec le réseau ferroviaire français où « Paris » est encore le point central incontournable, Butor dénonçait cette domination géographique et économique du centre :

Je suis juste à l'écart du village, vous voyez. Alors ça reproduit en plus ma situation générale. Je me sens très fort en marge. Mais je ne suis pas seul en marge. Autrefois il y avait des gens qui se sentaient vraiment bien au centre. Surtout les Parisiens, ils étaient tout à fait sûrs d'être au centre du monde, ils étaient au centre de la France. Pour aller d'un point à un autre de la France, il fallait toujours passer par Paris. [1] On est encore dans cet esprit de centralisation très fort.¹⁸

II. *Activisme social*

Deuxièmement, pour quitter les sentiers battus des formes littéraires imposées, Butor prend de la hauteur, il prend l'avion. Mais cela ne veut absolument dire que ce mouvement ascensionnel le conduit sur les cimes de l'Olympe dans un vaste détachement de l'art pour l'art, au contraire. *Réseau aérien* appartient thématiquement et en acte à une poésie politique. En prenant le risque de quitter le genre roman qui a fait son succès et la valeur de son nouveau contrat chez Gallimard, Butor court le risque sérieux de décevoir les attentes de revenus de son nouvel éditeur : « Aujourd'hui nos éditeurs n'ont qu'une idée en tête : la rentabilité immédiate. Les banquiers qui les harcèlent, peuvent leur laisser momentanément quelque répit, mais un jour l'« hydre » du crédit de je ne sais quelle ville peut dresser ses têtes hideuses. »¹⁹ N'oublions pas la phrase-clé de *Mobile*, « L'Amérique sans les banques ! »¹ *Réseau aérien*, également, du point de vue thématique s'inscrit dans le genre de poésie politique à laquelle croit fermement Butor : « C'est dans le creuset poétique que se fonde la politique de demain avec une urgence plus grande de jour en jour. La question de l'utilité poétique en politique dès lors ne se pose plus. Il n'y a rien de plus utile en politique que la poésie. »²⁰ Parce qu'il s'agit en partie des Etats-Unis, comme c'est le cas de *Mobile*, *Réseau aérien* fait apparaître ce qui va devenir un des traits politiques

particulier de Butor et aboutira en 1971 au volume intitulé *OÙ* : le concept de « non-lieu » d'espace.

Les deux voyages aux Etats-Unis en 1960 et 1962 font découvrir à Butor une réalité économique et politique de l'extrême occident un peu en avance sur ses habitudes européennes :

Mais le supermarché c'est une invention américaine. Et le petit chariot qui caractérise le supermarché aujourd'hui dans le monde entier a été inventé dans les années quarante à Oklahoma City. La première fois que je suis allé aux Etats-Unis, il n'y avait pas un seul de ces petits chariots en Europe. Je suis retourné ensuite aux Etats-Unis, mais dans l'intervalle, j'ai vu un certain nombre d'aspects de la vie américaine qui envahissaient la France, j'ai vu les premiers McDonalds venir en France, et j'ai vu les premiers supermarchés. J'ai vu aussi les premières autoroutes, et aussi les banlieues telles que nous les avons maintenant.²¹

La réalisation de ces nouveaux lieux imposés par le capitalisme international qui ne sont nulle part, simplement passages utilitaires de vies impersonnelles, supermarchés, zones pavillonnaires, chaînes d'hôtel internationaux, avions, aéroports, Butor en fait des « non-lieux » des lieux dans lesquels les gens veulent être « ailleurs » :

Alors il y a des endroits où on est bien accroché, on se dit « c'est mon lieu » et puis il y a des endroits où les gens vivent quand même mais où ils n'ont pas du tout l'impression d'être dans leur lieu. [í] Dans mes livres il y a certainement une méditation et une représentation de cette notion de non-lieu, le lieu et le non-lieu, et la liaison qu'il y a entre les deux [í] Alors on peut dire que le Hilton est un non-lieu, et puis ensuite que le Mac Donald est un non-lieu [í]. Alors ces réseaux sont quelque chose d'extrêmement important mais ils sont en réalité beaucoup plus localisés qu'on ne le croit parce qu'ils sont

américains. Et c'est une expansion en réseau de l'économie américaine sur la planète entière.²²

Réseau aérien, exemplifie dans son ampleur planétaire l'image de ces vies aériennes prises au piège mobile d'un tissage de non-lieux (elles ont quitté un lieu et cherchent à en gagner un autre). Le réseau aérien est allégorique de cette emprise économique de l'Amérique et de son atout mercantile d'indifférence géographique.

III. *Ecologie méréologique*

Finalement, troisième modernité critique exemplaire de ce texte de Butor, son caractère écologique qui, avant date, fait la place belle à cette ontologie des particules qui subvertit le sujet unitaire et unifié de la métaphysique classique. Dans le discours écocritique contemporain, le terme « réseau » joue un rôle séminal. Les avancées contemporaine en ontologie appliquée et en métaphysique fondamentale donnent la place belle à la *méréologie* qui considère, à l'encontre de la grande ontologie traditionnelle (Spinoza), que la substance de l'Être *peut être* divisée en unités plus petites et qu'entre les différentes catégories d'existence il existe des systèmes de réseaux qui ignorent les anciennes exclusions catégorielles, entre humain, non-humain, êtres animés et inanimés, les divers règnes, les trois « branches », humains, animaux et choses, etc. Cette nouvelle écologie de réseaux sériels et celle que l'on trouve en filigrane dans les travaux des matérialistes réalistes européens et américains tels que Meillassoux, Harman, Latour et Benett (dans *Vibrant Matter*),²³ pour ne citer que les principaux.

Une lecture rapprochée du texte de Butor, montre que la construction des strophes du texte poétique insiste sur une distribution répétée qui lie les différentes composantes de l'écosphère. Dans *Réseau aérien* chaque membre du coryphée polyphonique a son registre propre. D : voix masculine serait la trace du transcendantal : « soleil », « nuages » ; E : voix masculine serait le porte-parole d'une ontologie généreuse : alliages *a priori* contre nature, objets du monde qui se composent et recomposent dans une métamorphose combinatoire : « Métaux en nuage », « Métaux de nuage », « Torses de nuages » etc., toutes les ressources de

la terre qui servent à nourrir le travail des hommes, leur industrie, leur économie. A : voix masculine serait effectivement la voix célébrant ce que les engendres monstrueux ont produit, les villes humaines : Chicago, Detroit, Montréal. Ces lieux où les hommes vivent, là où ils trouvent leur génie. La voix g : féminine serait la voix célébrant les signes allégoriques de ces réseaux composés de tant de fragments, de tant de particules : « fumées du port », « fumées de houille », autant de manifestations qui ne peuvent masquer la marque du naturel : « lac Michigan », « lac Érié », etc.

L'écriture écologique, ici n'en reste pas au niveau des pâquerettes, elle ne s'isole pas dans les petits sentiers qui sentent la noisette, elle prend en charge l'ajustement du plan d'immanence. Son *ethos* est une prise en compte de l'enchevêtrement complexe du vivant qui comprend aussi le travail humain, sa créativité et sa place combinatoire dans la distribution des éléments sur les réseaux qui composent le tissu de notre matérialité terrestre.

Dans *Le Nombre et la sirène*,²⁴ Quentin Meillassoux nous avait montré pourquoi *Le Coup de dés* de Mallarmé était une œuvre emblématique de la Modernité : œuvre expérimentale réalisée à un moment historique où le capitalisme et l'industrialisation allaient définir les règles économiques et sociales d'un nouvel ordre démocratique, elle cherchait à concilier la tradition et la nouveauté : l'ordre rigide du vers et la liberté naissante du vers libre. Loin de moi la prétention de faire de *Réseau aérien* de Butor l'équivalent au XXe siècle du *Coup de dés*, mais il y a des similitudes. 1960 c'est, avec le début des « trente glorieuses » économiques, le début de la fin pour le capitalisme industriel triomphant. La ligne idéologique de l'apothéose infinie de l'homme sur la nature, sur la matière, n'est plus tenable, même si, en 1960, les avancées technologiques -- avions partout, conquête spatiale, etc. -- laissent à penser que l'avenir en chantant appartient à l'humanité en marche. 1960, l'inquiétude écologique s'installe et avec elle, le besoin, exprimé par les belles-lettres de chercher des solutions de compromis, d'expérimenter avec de nouvelles formes.

Réseau aérien est une nouvelle forme, elle révèle que la grande narrative satisfaite et clôturante du « grand » roman ou même du « nouveau roman » n'est plus possible. Cette nouvelle forme met en scène, dans la répétition et la différence, la naissance d'un nouveau désert au quotidien, celui du « non-lieu ».

Butor agence la pratique d'une nouvelle forme-sens: il faut trouver des formes ouvertes, le récit doit remplacer l'histoire, à l'autosatisfaction absolue de l'autobiographie doit répondre l'incertitude de l'autofiction, et comme il s'agit d'une interprétation plastique, l'œuvre expérimentale doit savoir appréhender les configurations *ad hoc* de la collaboration systématique des forces humaines et non-humaines. Une écologie en réseau distribuant la matière mobile de toutes nos ressources affectant globalement, ici et là, le génie créatif de notre lieu.

NOTES

1. Butor, Michel. « La littérature, aujourd'hui-IV » *Tel Quel* (No.11, 1962) : 62.
2. Jean, Georges. *Mon livre d'or des poètes*. Paris : Seghers, 1976. 372.
3. Butor, Michel. *Travaux d'approche*. Paris : Gallimard, 1972. 18.
4. Butor, Michel. *6810000 litres d'eau par seconde, étude stéréophonique*. Paris : Gallimard, 1965. On trouvera une analyse très complète de ce texte dans l'essai « The Blue Note ou Les Anamorphoses d'une phrase ou plutôt : Le Discours des Chutes » par Mireille Calle-Gruber dans son volume *Butor et l'Amérique*. Paris : L'Harmattan, 1998. 232-248.
5. Butor, Michel. *Niagara: A Novel*. Translated by Elinor S. Miller, Chicago : H. Regnery Co, 1969.
6. Butor, Michel. *Mobile*. Paris : Gallimard, 1962.
7. Derrida, Jacques. *Khôra*. Paris : Galilée, 1994.
8. Butor, Michel. *L'Utilité poétique*, Saulxures : Circé, 1995. 106.
9. Butor, Michel. *Mobile, op.cit.*, 539.
10. Ibid., 92, 93, 322, 323, etc.
11. A ce propos, on peut se souvenir qu'en 1995, dans *Poésie, etcetera : ménage* (Paris : Stock) Jacques Roubaud, propose effectivement que le roman, à la suite d'efforts « louables », peut être converti en quelque chose qui le libère de la forme attendue de ce genre littéraire. Lui-même est alors engagé dans la rédaction du cycle expérimental du *Grand Incendie de Londres* (« Destruction », 1989, *La Boucle*, 1993) ; c'est effectivement au « récit de voyage » qu'il fait appel comme le type discursif le plus à même de donner au « roman » un moyen par lequel celui-ci peut retrouver une forme expérimentale libératrice loin de la « grande narrative » qui domine le roman français de la fin du XIXe siècle et une bonne partie de la tradition romanesque qui lui fait suite. Sur ces questions, voir mon article « Le nom de la prose : poésie », dans *Formes poétiques contemporaines* (Vol. 4, 2006) : 29-47.
12. Gobenceaux, Nathanaël. « Entretien avec Michel Butor », *Cybergeographie : European Journal of Geography*. URL: <http://cybergeographie.revues.org/9952>, consulté le 15 août 2013, 2.
13. Ibid., 23.

14. Passin, Marc. *Caligramme* [sic] *Michel Butor* « Réseau aérien », Prieuré de Chirens (Isère), France.
15. Butor, Michel. *Géographie parallèle*. Coaraze : L'Amourier éditions, 1998.
16. Butor, Michel. *Réseau aérien, texte radiophonique*. Paris : Gallimard, 1962.
17. Voir en particulier le débat autour du texte de Michel Deguy, *Ecologiques*. Paris : Hermann, 2012.
18. Gobenceaux, Nathanaël. « Entretien avec Michel Butor », *op.cit.*, 21.
19. Butor, Michel. *L'utilité poétique*, *op. cit.*, 123.
20. *Ibid.*, 122.
21. Gobenceaux, Nathanaël. « Entretien avec Michel Butor », *op.cit.*, 17.
22. *Ibid.*, 16.
23. Bennett, Jane. *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*. Durham : Duke University Press, 2010.
24. Meillassoux, Quentin. *Le Nombre et la sirène. Un déchiffrement du Coup de Dés de Mallarmé*. Paris : Fayard, 2011. « Pourquoi adopter ainsi le point de vue des « modernes » ? C'est que Mallarmé tente par là d'inverser en faveur du mètre fixe l'argumentaire de ceux qui sont hostiles au maintien de la règle. En effet, s'il devient possible, et même souhaitable, d'introduire de la souplesse dans la lecture du vers régulier, il n'est plus possible de reprocher à celui-ci sa rigidité » (174).