

Réimaginer la Lorraine désindustrialisée

Les psycho-géographies de la Lorraine chez François Bon,

Gilles Ortlieb et Denis Robert

Thibaut Raboin

Department of French
University College London
GB – WC1E 6BT
thibaut.raboin.09@ucl.ac.uk

Résumé

La désindustrialisation de la Lorraine est souvent conçue en relation avec le territoire : les politiques publiques s'attachent à trouver des reconversions pour rendre sa dynamique à la région, et les images de l'industrie passée sont devenues des symboles du désœuvrement de la région. Cependant, il existe des auteurs qui s'attachent à écrire le territoire de la Lorraine désindustrialisée de manière créative et critique. Cet article vise à analyser la manière dont François Bon, Gilles Ortlieb et Denis Robert offrent des psycho-géographies de la Lorraine qui déstabilisent les récits dominants de la désindustrialisation. À travers une analyse des différents modes de psycho-géographies présents dans les œuvres de ces auteurs (l'enquête, la mélancolie, l'esthétique des ruines et la rêverie) cet article propose de retracer la manière dont la Lorraine désindustrialisée est réinventée.

Mots clés : psycho-géographie, Lorraine, désindustrialisation, mémoire, François Bon, Gilles Ortlieb

Abstract

Deindustrialisation in the Lorraine region is primarily understood as a problem of territory: from policy makers trying to reignite the region's dynamism through reconversions, to the use of images of derelict factories as signifiers of the social problems arising from the disappearance of activity and jobs. However, there are also authors committed to offer critical and creative views on deindustrialised Lorraine. Among them, François Bon, Gilles Ortlieb and Denis Robert offer psychogeographies of Lorraine that challenge the dominant narratives of deindustrialisation. This article analyses the different modes of psychogeography that can be found in these authors' works (the investigation, melancholy, the aesthetics of ruins and the reverie) and proposes to retrace how Lorraine is reinvented in the process.

Keywords : psychogeography, Lorraine, deindustrialisation, memory, François Bon, Gilles Ortlieb

(...) et ces voies ferrées sur lesquelles roulent bruyamment, pesamment, en provenance de l'une des dernières usines en service, des théories de wagons chargés de rails neufs déjà oxydés.

(Ortlieb, 2011a)

En juillet 2016, le *Républicain Lorrain* débutait une série de sept articles intitulés « Regards du monde sur la vallée de la Fensch » ; dans ces articles, le journal proposait à des personnes du monde entier (Brésil, États-Unis, Tahiti etc.) de commenter une série de photographies de lieux dans la vallée. Ces photographies sont principalement des paysages de la désindustrialisation : hauts fourneaux d'Uckange, mines, signe lumineux « S.O.S. » installé par la CFDT ArcelorMittal à Hayange (démonté en 2011) etc. Ces articles reposent sur la possibilité de réinvention du paysage par des personnes pour qui il n'est pas familier, et dont ils ne connaissent pas l'histoire. Les réponses font appel à des imaginaires industriels nationaux (la Fensch rappelle à l'une le nord de l'Angleterre), à des fantasmes de reconversion (une autre imagine les salles de concerts et musées que l'on pourrait faire d'usines et mines abandonnées) et à des attentes non satisfaites (un autre, enfin, n'imagine pas la France correspondre à de tels paysages). Au-delà du jeu de devinette, ce qui semble intéressant ici réside dans le projet même de montrer ces paysages désindustrialisés et de chercher à leur donner un sens qu'ils auraient perdu. Dans ces articles du *Républicain Lorrain*, la patrimonialisation de l'industrie (photographie d'U4 à Uckange¹), le conflit social (le signe « S.O.S. »), ou encore l'urbanisme industriel (logements ouvriers, vues d'oiseau des villes etc.) sont réinventés : les commentaires font appel à l'imaginaire pour réinterpréter, et parfois donner une nouvelle histoire aux paysages. Ce processus a également une fonction pacificatrice : en effet, le paysage est au passage dérobé de ce qu'il témoigne des relations de pouvoir et des rapports de classe qu'il

¹ Dernier des six hauts-fourneaux d'Uckange, U4 a cessé production en 1991 pour faire l'objet d'une patrimonialisation et d'une ouverture au public en 2007.

peut évoquer au lecteur du *Républicain Lorrain* ayant fait l'expérience directe ou non du processus de désindustrialisation.

Cet exemple est symptomatique d'un travail discursif, politique et esthétique courant dans le contexte de la Lorraine désindustrialisée : le besoin politique de reconversion, c'est-à-dire de trouver un nouvel usage à une région et à des habitants désœuvrés, s'accompagne d'un travail culturel d'invention du territoire. Les lieux industriels, même abandonnés, sont des espaces hautement anthropologiques, selon les trois dimensions que Marc Augé leur donne : identitaire, relationnel et historique (Bulot, 2014). Ces espaces sont par conséquent abondamment décrits, sémiotisés ou encore mis en récit. Dans le contexte de la désindustrialisation, ils sont intimement liés à une histoire sociale ouvrière douloureuse, ainsi qu'à l'histoire du capital dans la région, et représentent des lieux de mémoire où se confrontent des discours hétérogènes et parfois contradictoires sur la Lorraine travailleuse. La désindustrialisation est donc également un important enjeu mémoriel, comme en témoignent par exemple les célébrations lors des dernières coulées dans les aciéries écrivant une histoire officielle de l'industrie en Lorraine (Tornatore, 2007). Certains anciens sites sont ainsi conservés et muséalisés, parfois au sein d'initiatives de patrimonialisation à l'échelle européenne, telles que la route européenne du patrimoine industriel qui inclut le musée du carreau Wendel à Petite-Rosselle.

L'analyse du corpus littéraire proposée dans cet article peut donc être lue comme un point d'entrée dans ce rapport entre travail symbolique sur l'espace, travail de mémoire et politiques publiques de reconversion. Pour ce faire, je vais suivre ici la notion de psycho-géographie telle qu'elle s'est déployée notamment en Grande-Bretagne depuis les années 1990. Le cinéaste et architecte Patrick Kieller la décrit comme une relation politique et esthétique avec l'espace qui mobilise l'imaginaire et pose les questions de ce qu'étaient les espaces, ce qu'ils auraient pu être, et ce qu'ils pourraient devenir (Keiller, 2013). La perspective psycho-géographique est donc une perspective critique qui propose de nouveaux moyens de penser et d'imaginer un

territoire particulier. À travers les travaux de trois auteurs se distinguant par leur attention particulière portée sur le territoire et les espaces de la désindustrialisation, je cherche ici à établir les façons dont le territoire de la Lorraine désindustrialisée est réimaginé de manière critique.

Le corpus étudié est hétérogène, comportant des récits, des photographies et un film. Tout d'abord autour de François Bon, je considérerai le roman *Daewoo*, fiction mêlant les genres (théâtre, enquête etc.) autour de la fermeture des usines Daewoo en Lorraine au début des années 2000 (Bon, 2004). Ensuite, son récit *Paysage fer*, qui retrace, sous une forme expérimentale, un voyage en train bimensuel que l'auteur a fait entre Paris et Nancy de 1998 à 2000 (Bon, 2000). Au-delà de ce récit, j'analyserai également un film documentaire éponyme produit avec Fabrice Cazeneuve en 2002, ainsi que *15021*, un livre de photographies de Jérôme Schlomoff documentant le même itinéraire et accompagné de textes de François Bon (Bon et Schlomoff, 2002 ; Cazeneuve, 2002). Ensuite, du second auteur, Gilles Ortlieb, j'étudierai principalement le récit *Tombeau des anges* sur la vallée de la Fensch, et son livre compagnon de photographies intitulé *Liquidation totale* (Ortlieb, 2011a ; Ortlieb, 2011b), ainsi que *La Nuit de Moyeuivre*, une collection de carnets (Ortlieb, 1999). Enfin, du troisième auteur, Denis Robert, j'examinerai la bande dessinée *Grand Est*, un récit de voyages dans l'est de la France avec les dessins et la couleur de Franck Biancarelli (Biancarelli et Robert, 2016).

Cet article propose d'examiner la façon dont ces trois auteurs produisent une psychogéographie critique de la Lorraine désindustrialisée et en déstabilisent les récits politiques et sociaux. À travers cette analyse, je désire montrer comment les manques et les effacements présents dans le territoire désindustrialisé sont examinés, interprétés et enfin réinventés par les auteurs. Tout d'abord, je vais examiner la manière dont le paysage, en faisant l'objet d'enquêtes, peut révéler les logiques de domination à l'œuvre dans le territoire. Je vais ensuite analyser la question de la mélancolie dans l'écriture du territoire. Dans une troisième partie,

j'étudierai comment une esthétique des ruines offre aux auteurs la possibilité de repenser la temporalité de l'industrialisation. Enfin, je conclurai en analysant comment le mode de rêverie ferroviaire de Bon l'amène à réinventer le territoire de la Lorraine désindustrialisée.

1. Enquêtes sur le territoire

Un premier mode de psycho-géographie que l'on peut distinguer est celui de l'enquête sur le territoire. La bande dessinée *Grand Est* suit un *road trip* du personnage principal, journaliste biographiquement proche de l'auteur, à travers l'est de la France. Le long du récit, les paysages lorrains défilent, et chaque lieu visité et traversé fait l'objet de dévoilements politiques, biographiques et historiques souvent dans des cartouches donnant au personnage principal la voix du narrateur. L'enquête proposée dans *Grand Est* est conçue comme un acte de révélation critique. Je suivrai ici la façon dont Luc Boltanski pense l'enquête dans les récits policiers comme le fruit d'une inquiétude sur la réalité apparente. Conceptualisant la réalité comme se reposant sur un ensemble de régularités qui se maintiennent (et qui sont garanties par des institutions) quelle que soit la situation envisagée, l'énigme, pour Luc Boltanski, s'en détache comme une saillance d'un fond. L'enquête vise à éclaircir une réalité en crise, quand le réel observé devient une énigme ne correspondant plus aux attentes d'un monde régulier (Boltanski, 2012).

La fragilité de la réalité garantie par les institutions est mise en scène dans *Grand Est* en intégrant au récit de voyage des vignettes (parfois des planches entières) qui recréent sous forme dessinée des discours publics et officiels sur la désindustrialisation : reproductions de posters, d'images télévisées, d'unes de journaux et de discours radiophoniques. Ainsi, dans un flash-back sur l'ancien maire d'Amnéville, une planche consacrée à ses rêves de faire d'Amnéville une principauté séparée de la République sert à affirmer la faiblesse de l'État à faire quelque chose des territoires de la désindustrialisation. Dans un passage sur les fermetures

d'usines, les planches en couleurs où le personnage principal visite un parc animalier à Kintzheim en Alsace avec son fils sont interrompues par des cases en noir et blanc qui reproduisent coupures de journaux et prestations télévisées de François Mitterrand, Nicolas Sarkozy et François Hollande promettant de protéger les usines de Longwy, Gandrange et Florange. Ces trois promesses sont suivies d'une comparaison entre les macaques du parc animalier, dessinés derrière un grillage, et les quelques sidérurgistes gardés pour entretenir des laminoirs au ralenti, derrière les grilles des usines : ce sont « les macaques du régime » (Biancarelli et Robert, 2016). La notion de promesse non tenue est un mode dominant de conception du problème public de la désindustrialisation, et un cadre d'interprétation qui semble s'être solidifié au fur et à mesure des fermetures d'usines les plus médiatisées. *Grand Est* se positionne d'abord dans ce type de discours où la subjectivation politique des habitants et des travailleurs de Florange émerge du tort que l'État impuissant leur inflige, autant que des logiques industrielles et financières qui ont mené à la disparition de la sidérurgie en Lorraine². L'interdiscours de l'enquête mène à penser que si trois présidents de la République se voient incapables de protéger la sidérurgie, c'est que soit l'État n'a pas la capacité de garantir sa vision de la réalité, soit les promesses étaient trompeuses. Cela appelle dans le récit une enquête plus approfondie sur le territoire de manière à dévoiler les forces réellement à l'œuvre. On la trouve tout d'abord dans la conclusion de la bande dessinée qui propose, en quatre planches, des réflexions et des bribes d'enquêtes sur le primat des logiques financières dans les stratégies industrielles et la dilapidation des biens collectifs des villes industrielles de Lorraine (Denis Robert est aussi connu pour son travail sur l'affaire Clearstream).

² Cette conception dominante de la promesse non tenue comporte un énonciateur actif et un récepteur en partie passif. Or l'analyse sociologique rappelle que les promesses ne sont pas que des actes performatifs, mais ont d'autres fonctions : comment expliquer, sinon, le fait que ces promesses continuent d'être acceptées alors qu'elles n'ont jamais été tenues depuis plus de trente ans ? (Esquerre, 2015)

L'enquête révèle dans le territoire les traces profondes laissées par l'industrialisation. Ainsi, le personnage principal va chercher des informations plus ou moins dissimulées auprès de résidents ou de travailleurs des usines pour dévoiler des informations sur la pollution des nappes phréatiques autour des anciennes cokeries des Houillères du bassin de Lorraine ou encore les effondrements de terrains dans les villages avoisinant les mines fermées. Ces enquêtes témoignent de la hantise du territoire par son passé industriel, et contrastent fortement avec les pages consacrées au développement de zones de loisirs, notamment à Amnéville, qui tendent à procéder à l'effacement de ce passé. Ce discours sur la hantise du territoire touche surtout les personnages attachés au territoire, par topophilie pour certains (le personnage principal dit vouloir déménager sans jamais vraiment le faire, lié qu'il est par sa biographie) (Tuan, 1974), par contrainte économique pour d'autres. Il y a ainsi une mise en scène de la cruauté du processus de désindustrialisation à l'égard de ceux qui ne sont pas mobiles, qui sont attachés au territoire de la Lorraine. L'attachement de ces personnages entre en contradiction avec les logiques du capitalisme avancé dit « liquide » et des formes de capitalisme nomades de mise en réseau, et rappelle que le capital industriel mobile, prompt à délocaliser et relocaliser rapidement, s'appuie aussi sur une infrastructure humaine de travailleurs non-mobiles (Bauman, 2000 ; Boltanski et Chiapello, 1999).

La distinction entre capital mobile et travailleurs immobiles est aussi centrale dans *Daewoo*, où de nombreuses travailleuses décrivent les angoisses et humiliations du chômage. L'une d'entre elles se mue d'ailleurs en enquêtrice : enquêtrice illégitime (elle est ouvrière au chômage et non journaliste comme Denis Robert, ou écrivain comme le narrateur de *Daewoo*), elle produit un dossier, presque une instruction, sur les malversations dont elle accuse le PDG de Daewoo (Bon, 2004). La majeure partie de l'enquête présente dans le roman, cependant, est produite par le narrateur : il s'entretient avec d'anciennes travailleuses de Daewoo, et explore le territoire. L'enquête, dans le roman, est intimement liée à un travail d'écriture et d'invention,

dans lequel se trouve un double rapport éthique. Rapport aux personnes d'abord : pour que travailler sur l'humiliation ne la répète pas en forçant des récits de soi, François Bon reconstruit les existences de manière fictionnelle, ou travaille la langue au-delà du *verbatim* pour que le livre reconstruise ce qui excède au reportage³. Rapport au territoire ensuite ; dans un entretien, François Bon raconte les premières fois qu'il est entré dans l'usine Daewoo, peu après sa vente aux enchères, avec sa chaîne de montage emballée et prête à être déplacée en Turquie, et explique comment on démontait l'enseigne Daewoo, ce qu'il a alors perçu comme un effacement de la trace de l'histoire (Lebrun, 2004). Le roman confronte cet effacement dans le territoire par un travail d'enquête imaginatif où le territoire révèle quelque chose des rapports entre les hommes. Ainsi, le narrateur, au gré de ses explorations, découvre deux espaces voués aux chiens, un cimetière pour animaux et un centre de dressage. Ces passages se lisent en partie comme les réponses métaphoriques à une énigme – le narrateur y explique « L'énigme, c'était Daewoo vide, mais à chercher ainsi ce qui porte trace et fait mémoire, il semble que chaque manifestation de la ville participe de la fresque et la complète, s'y insère de façon aussi serrée et nécessaire que dans un puzzle » (Bon, 2004). À première vue, le cimetière semble être un de ces effacement dans le territoire du passé industriel (et des injustices de la désindustrialisation), avec son espace vert bucolique fait de vallons artificiels destinés à bloquer l'horizon ; et pourtant, François Bon le décrit aussi comme une reconversion économique entreprenante, détaillant par le menu les services proposés et les personnes embauchées. Le dressage quant à lui, est d'abord présenté comme une allégorie des rapports entre les hommes, avant que le narrateur ne s'interroge de quel droit il se permet cette allégorie. En d'autres termes, le travail

³ Il explique par exemple : « Travailler sur l'humiliation, oui, c'était ma tâche d'écrivain. Mais à condition de tout reconstruire, des visages, des paroles. Je suis au supermarché, je constate que deux femmes, jeunes, qui procèdent à leurs achats, s'écartent pour passer à deux caisses séparées, et se retrouvent ensuite pour parler à la sortie : on économise sur tout, alors on le cache à la copine. Je ne vais pas aller en parler avec elles, je ne peux rajouter cette indignité à la violence qui leur est faite. Mais la littérature, si elle me permet de reconstruire avec précision et justesse, au sens de justesse musicale, cet instant, là je reprends mes droits : je suis peintre, je peins. » (Lebrun, 2004)

d'écriture dans ces passages prend souvent la forme d'une réflexivité critique sur les fruits de l'enquête, et un examen éthique de ce que l'enquête semble révéler de la vie des travailleuses licenciées.

Enfin, le territoire est parfois traité comme un témoin à part entière : il « parle » avec des mots. Ces mots, ce sont ceux que l'auteur peut lire lors de ses pérégrinations : Gilles Ortlieb et François Bon font des inventaires détaillés de tous les noms (enseignes, toponymes etc.) qu'ils voient. Ainsi, dans *Paysage fer*, ce n'est pas la géographie de la carte sur les genoux qui guide l'écriture, mais une suite de noms d'usines qui scandent le trajet et situent le passager. Dans *Tombeau des anges*, les descriptions des villes de la Fensch comportent d'une collection importante de noms, notamment de toponymes et de noms de magasins (avec un inventaire assez riche des noms de toiletteurs, coiffeurs, bars et autres restaurants). Les noms, et les palimpsestes créés par les changements de noms successifs des localités et des usines témoignent de l'histoire sociale et industrielle de la région, qu'il s'agisse de la manière dont rues et bâtiments changent de noms et de langue au gré des occupations (avec le « *Kaiserliches Postamt*, à côté du *Café de la Poste* »), ou des usines dont les noms changeant témoignent des mutations du capital et de la concentration de l'industrie sidérurgique (« *Usinor, Sollac, Sacilor, Sidelor, Lorfonte, Unimétal, Arcelor* ») (Ortlieb, 2011b). Dans certains cas, c'est même le patronyme (devenu toponyme) qui dit l'histoire sociale, comme dans ce passage : « Le pavillon d'entrée de l'ancienne usine de la Fenderie, rue de Wendel (peu après le château Guy de Wendel et le stade de Wendel, et après avoir laissé, sur la gauche, l'ex-hôpital de Wendel, et sur la droite, les Grands Bureaux de Wendel) » (15-16). Passage suivi quelques lignes ensuite d'un inventaire (sans noms) de motifs de licenciement d'une usine du début du vingtième siècle, rappelant la manière dont certains noms restent inscrits dans l'espace, tandis que d'autres sont voués à l'oubli.

L'enquête est donc le premier mode d'exploration du territoire, et elle articule un rapport éthique : il s'agit pour Denis Robert comme pour François Bon, d'opérer des actes de révélation qui viendraient redresser une injustice et combattre l'oubli ou la pacification du récit de la désindustrialisation. Je propose maintenant de voir comment la psycho-géographie du territoire excède largement la simple enquête et passe par un travail d'écriture sur le territoire (section 2), un travail d'appréciation esthétique des ruines (section 3) et enfin un travail d'imagination (section 4).

2. Mélancolie et infra-ordinaire

Les listes et inventaires présents chez François Bon et Gilles Ortlieb ne sont pas sans rappeler la « mélancolie du collectionneur », une manière d'échapper à l'absence et à la disparition en embrassant la tâche infinie de l'inventaire (Bowring, 2011). La mélancolie se retrouve dans la position de Gilles Ortlieb, qui se demande : « que va-t-on chercher là, la confirmation de quelle jachère intime, quelle définition déglinguée de la beauté, quelle compassion retardataire » (Ortlieb, 2011a). Ainsi, dans *La Nuit de Moyeuve*, il fait montre d'une topophilie qui ne ressemble ni à l'attachement biographique de Robert, ni à la curiosité anthropologique et politique de Bon : elle articule plutôt un investissement esthétique mélancolique pour des espaces caractérisés par leur manque, et une célébration de « l'infra-ordinaire » Perécien des vies observées⁴ dans les rues, les cafés et sur les quais de gare. Les deux sentiments sont parfois en tension, comme dans ce passage :

Le poème d'Hagondange, par exemple, jamais écrit finalement, bien que chacun des passages en train en rallume le fantôme ou l'envie, vite découragés par l'impuissance à dire la longueur de l'endroit. Ce qui pose,

⁴ Rappelons ce passage de l'introduction de *L'Infra-ordinaire*, en écho à cette analyse : « Dans notre précipitation à mesurer l'historique, le significatif, le révélateur, ne laissons pas de côté l'essentiel : le véritablement intolérable, le vraiment inadmissible : le scandale, ce n'est pas le grisou, c'est le travail dans les mines » (Perec, 1989).

une nouvelle fois, la très ancienne question : ce manque est-il d'abord mien et donc plaqué de force sur un paysage qui s'y prête volontiers et n'en peut mais, ou bien émane-t-il du spectacle de ces grand'rués trop droites (...) ? (Ortlieb, 1999)

L'auteur finit par visiter Hagondange, et en écoutant les conversations dans un café entre un syndicaliste en retraite et une serveuse, « il sera possible alors, pour un instant, de se persuader que le manque est, définitivement, dans l'œil de celui regarde, jamais dans la chose regardée » (65). Cet attachement mélancolique, résorbé temporairement dans l'observation de l'infra-ordinaire, se trouve aussi à la source de l'écriture psycho-géographique dans *Tombeau des anges*, dans lequel il s'attache à examiner plus en profondeur l'absence et la disparition dans le paysage. Tout le long du livre, l'auteur travaille à faire l'inventaire des petites villes de la Fensch avec une grande attention pour l'infra-ordinaire (conversations dans les cafés, personnes promenant leurs chiens etc.). Le travail d'écriture fétichise et exorcise à la fois la mélancolie des paysages de la désindustrialisation. L'auteur « s'emploie à désamorcer le pire en le détaillant dans chacune de ses manifestations, sans détourner les yeux ni désespérer tout à fait d'en voir quelques-unes se convertir en épiphanies » (Ortlieb, 2011b).

Chez Gilles Ortlieb, écrire sur le manque oscille alors entre deux positions : la première insiste sur le mutisme du territoire, et la façon dont les descriptions des villes ne suffisent pas en elles-mêmes à atteindre de telles épiphanies. À de nombreuses reprises, l'auteur a recours à d'autres voix pour donner de la profondeur au paysage (lettres trouvées, journaux, archives). Parfois l'architecture garde le silence, avec, dans le chapitre intitulé « La Ville aux quatre mines », la mine de Burbach « triplement murée, mais encore surmontée d'une horloge au cadran patiné, sans aiguille » ; la mine d'Angevillers, clôturée d'une grille avec son haleine humide ; la mine de Sainte-Barbe, avec sa rampe d'accès menant à un plateau désert ; et la mine de Rochonvillers avec ses bâtiments préservés, comparée à un corps meurtri où la voie ferrée devient points de

suture. L'auteur doit trouver d'autres voix pour remplacer ces espaces muets : le récit alterne ainsi ces descriptions avec le témoignage d'un ancien mineur décrivant le travail à la mine, de l'évolution des technologies aux divers moyens d'y tuer les rats.

La seconde position, en revanche, se concentre sur la manière dont les territoires sont pleins de traces vivantes du passé industriel : l'écriture psycho-géographique est alors un aveu que le manque se trouve dans l'œil de celui qui regarde et non dans le territoire. Les ruines intéressent ainsi l'auteur, non en ce qu'elles témoignent du passé, mais en ce qu'elles ne sont pas tout à fait mortes : « Le plus troublant, dans l'histoire, n'étant pas de revenir buter contre quelque chose qui se survit à l'état de vestige ou de fossile, mais que ce quelque chose persiste parfois à s'offrir à nous sous l'apparence qui était la sienne de son vivant » (Ortlieb, 2011b). Les travaux de Gilbert Fastenaekens illustrent parfaitement cette position, comme dans « Metz 84-76a »⁵. Dans ses photographies des sites industriels lorrains, il travaille sur la profondeur des ombres et des noirs à propos desquels Alain Buttard propose la métaphore suivante : « quand la lumière s'éteint, elle laisse au lieu de sa disparition une marque plus sombre que l'obscurité. "L'Archéologie imaginaire", apothéoses noires de l'usine et de l'image argentique, a inventé des images-fossiles dont la pesante opacité fait ombre sur l'oubli » (Fastenaekens et Buttard, 1994). C'est précisément cette persistance de la chose disparue qui se trouve au centre de la démarche dans *Tombeau des anges*, et qui pose la question de l'esthétique des ruines.

3. Esthétique des ruines

Les ruines industrielles attirent de nombreux amateurs, et les quinze dernières années ont vu une explosion de leur exploitation artistique, et notamment photographique. La pléthore de travaux sur certaines villes, notamment Detroit ou Gary aux États-Unis, a mené à des

⁵ La photographie est consultable sur le site internet de la mission photographique de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR). Accès : <http://missionphoto.datar.gouv.fr/fr/photographie/8187>. Consulté le 15 août 2017.

commentaires pointant du doigt les problèmes d'une posture non critique menant à une forme de voyeurisme des ruines (*ruin porn*) privilégiant leur beauté et laissant de côté ce qu'elles témoignent de souffrance sociale. Cette logique voit son aboutissement dans la marchandisation de cette imagerie sous forme de beaux livres et de campagnes publicitaires (DeSilvey et Edensor, 2013). Les travaux étudiés dans ce corpus doivent tout d'abord être placés dans une généalogie de l'esthétique des ruines en Europe. Les ruines classiques ont commencé à intéresser dès la Renaissance, mais c'est au XVIII^e siècle qu'une véritable explosion peut être notée, avec le *Ruinenlust* en Allemagne et le pittoresque en Angleterre qui invitaient le spectateur à apprécier la beauté du déclin (Dillon, 2014). Cette posture constitue les fondations à partir desquelles une esthétique des ruines modernes (ou récentes) se déploie : celles du goût des ruines, voire du « plaisir des ruines » pour reprendre les termes de Rose Macaulay (Macaulay, 1953).

Les ruines industrielles de la Lorraine ont fait l'objet de travaux photographiques précoces, notamment dans les séries de Hilla et Bernd Becher, qui furent parmi les premiers à les recenser et à les esthétiser, en s'inspirant des classifications et des taxonomies du XIX^e siècle (Becher et Becher, 2008 ; Becher et Becher, 2014 ; Makarius, 2004). Certains travaux de Gilles Fastenaekens font clairement référence à une esthétique du pittoresque, tels que la photographie « Hagondange 85-1399 »⁶, avec sa lumière éclairant un mur nu et les structures métalliques alignées en arrière-plan ressemblant à une colonnade (Fastenaekens et Buttard, 1994). C'est donc dans ce contexte de multiplication de la représentation des ruines industrielles, et à travers cette généalogie esthétique que l'on peut considérer les images et récits produits par Gilles Ortlieb, François Bon et Jérôme Schlomoff.

⁶ <http://www.fillesducalvaire.com/fr/21/Gilbert-Fastenaekens/works/102>. Consulté le 20 juillet 2017.

Leur traitement des ruines passe d'abord par la nostalgie. Décrivant l'aciérie de Gandrange alors encore en fonctionnement mais condamnée à la fermeture⁷, Gilles Ortlieb fait le portrait d'une presque-ruine :

Pas même quinquagénaire et pourtant déjà trop ancienne (...) s'en tenir plutôt à l'image du rhinocéros couché, du sanglier immobile dans sa bauge, du solitaire au boutoir et aux défenses usées, aux soies poudreuses, bon pour la porchaison ou la curée. (Ortlieb, 2011b)

Point d'esthétique romantique ou de pittoresque industriel ici. Bien que les ruines soient souvent vues comme l'abandon de la culture à une nature corrosive, l'auteur insiste sur la corrosion sociale et économique qui ruine l'usine de Gandrange : bon pour la porchaison, l'usine est mûre pour le démembrement d'actifs. La description de l'usine de Gandrange est aussi une remarque sur le temps industriel, qui, pour reprendre la formule d'Hilla Becher, passe plus vite que le temps architectural (Dillon, 2011 : 100). Cette temporalité est souvent analysée comme un « devenir-ruine » des usines, en suivant un essai de l'artiste américain Robert Smithson, sur la ville de Passaic dans le New Jersey, où il fait de chaque machine et élément d'architecture industrielle abandonné un monument à des « futurs abandonnés » (Makarius, 2004 ; Smithson, 1967). Dans la description de Gandrange, cependant, Gilles Ortlieb ne propose pas une élégie abstraite aux futurs modernistes mis de côté par la désindustrialisation, mais lit le paysage de l'usine comme une réflexion sur notre propre capacité à voir des ruines industrielles partout : l'usine avec sa fumée et ses odeurs soufrées devient une presque-ruine dans le regard du narrateur. Il appelle ce désir une « nostalgie projective », il explique : « on

⁷ L'aciérie ferme en 2009 et il ne reste sur le site ArcelorMittal de Gandrange que la production de barres et de fils.

http://corporate.arcelormittal.com/who-we-are/interactive-map#/EUROPE/france/global_rd_gandrange. Consulté le 20 juillet 2017.

en venait à se persuader que les volutes et tourbillons de fumée de l'usine que l'on entend trépider, de l'autre côté, ont déjà perdu une bonne part de leur réalité » (Ortlieb, 2011b).

Les ruines ne sont pas que des usines, et les villes montrent aussi des signes d'abandon. Dans *Liquidation totale*, Gilles Ortlieb propose une série de photographies sur les villes dépeuplées de la Fensch. Ces photographies montrent des merceries ou des boulangeries transformées en garages ou en appartements, avec des volets déroulants et des portes murées, mais conservant toutefois, en teintes délavées, l'enseigne originale du commerce (illustration 1). À première vue, ces images sont comme des témoins de ce qui a disparu ; pourtant, pour l'auteur, elles présentent déjà un au-delà, il note : « la plupart d'entre elles n'appartiennent déjà plus à l'ère post-industrielle (...) mais bien à son au-delà. Tout comme si rien ne s'était passé – ou si peu que rien » (Ortlieb, 2011a). Ici, les traces d'activités passées restent dans le territoire sans attirer l'attention. Dans un poème intitulé « Reliques », Gilles Ortlieb décrit une rue en Belgique et finit par l'image suivante : « Entre bourrasques et carillon / fluet s'échappant de Notre-Dame de Bon / Secours avec une émouvante clarté, pour / délivrer l'heure à deux pas de la *Maison / du Moteur* et d'un *ex-Palais du Pantalon* / dont le pignon, amputé de trois lettres, / s'obstinait pourtant à en garder le *P l i* » (Ortlieb, 2005). Je propose ici de suivre la métaphore de « garder le pli » pour penser la façon dont l'auteur conçoit ces traces d'enseignes comme persistance. Encore inscrites sur les murs malgré les reconversions des immeubles, on ne sait si les enseignes sont laissées à dessein pour rappeler le passé, ou si ce sont les futurs contenus dans les reconversions qui ne sont pas suffisamment prometteurs pour qu'on fasse l'effort de faire table rase.

La nostalgie dénote enfin un investissement dans la perte, et dans les traces concrètes de cette perte dans le paysage. Les ruines industrielles ont ceci de singulier qu'elles n'ont pas la pérennité habituellement acceptée des ruines classiques : au gré des mouvements de capitaux et des politiques publiques, les usines abandonnées peuvent rapidement être détruites,

remplacées ou encore reconverties à d'autres fins (Boltanski et Esquerre, 2017 ; DeSilvey et Edensor, 2013). Des artistes qui ont le goût des ruines tels que le cinéaste David Lynch se lamentent ainsi de la disparition progressive des ruines industrielles du paysage⁸. Aucun des trois auteurs considérés ici ne propose de position similaire à celle de David Lynch, où l'investissement dans les ruines est un investissement surtout esthétique. Pour Gilles Ortlieb, la disparition des ruines industrielles est plutôt le signe d'un refoulement et d'une culpabilité ; ainsi, dans une série de photographies sur quelques entrepôts, bureaux et entrées de mines abandonnés et difficiles à trouver, il explique : « les installations industrielles sont celles qui ont le plus soigneusement effacé leurs traces. Comme s'il y avait là matière de preuves à escamoter d'urgence » (Ortlieb, 2011a). Dans le cas de François Bon et Jérôme Schlomoff dans *15021*, les photographies ont également une valeur d'archive, elles sont par exemple tout ce qu'il reste de l'usine Meuse Métal de Revigny-sur-Ornain⁹. Enfin la disparition des ruines est traitée sous l'angle de la patrimonialisation chez Denis Robert qui dédie une grande vignette de la taille d'une planche à U4 avec un important contraste de couleur entre le rouge des illuminations du monument et le gris-bleu du paysage nocturne. Avec U4, la ruine se transforme en « sapin de Noël », un « mausolée si clinquant qu'il en devient suspect » et capable de pousser les habitants au suicide (Biancarelli et Robert, 2016). Cette fois, c'est précisément le travail d'esthétisation de la ruine dans sa patrimonialisation qui sont remis en cause. On voit donc, avec ces trois auteurs, que les ruines, et surtout leur disparition et leur effacement,

⁸ David Lynch a produit une série de photographies d'usines, pour la plupart abandonnées. Ces photographies, d'un noir et blanc profond, constituent un certain aboutissement d'une forme contemporaine d'esthétique des ruines industrielles, où l'atmosphère des usines abandonnées côtoie une attention particulière à l'abstraction. Dans le catalogue de l'exposition de ces travaux à la *Photographers' Gallery* à Londres, Lynch parle de son projet de trouver au Royaume-Uni un véritable eldorado d'usines abandonnées. Or, partant de Londres vers le nord de l'Angleterre, il ne trouva rien de ce qu'il cherchait : les usines avaient été soit détruites, soit remplacées par des bâtiments plus modernes (Lynch et al., 2014).

⁹ Par coïncidence intertextuelle, la mémoire de cette usine est également présente dans un poème d'Ortlieb décrivant une péniche avec une enseigne « Meuse métal » et transportant de la ferraille (Ortlieb, 2005).

provoque une série de positionnements témoignant d'un rapport critique hétérogène aux ruines et à leur démolition ou à leur préservation.

4. Rêveries ferroviaires

La réponse la plus importante donnée par l'écriture psycho-géographique aux thèmes du manque et des ruines est celle de l'imaginaire. Le travail de réinvention du territoire est particulièrement riche dans *Paysage fer* de François Bon. *Paysage fer* est un récit publié en 2000 basé sur des contraintes d'écriture et d'expérience : faisant régulièrement le voyage en train de Paris à Nancy, François Bon décide d'écrire ce qu'il voit par la fenêtre lors de ses voyages répétés. Dans ce récit, le narrateur ne quitte jamais le train et décrit le paysage, avec une attention particulière donnée aux usines, parfois en activité, parfois abandonnées, qu'il parvient à voir. Au fur et à mesure des voyages, certaines usines intriguent et font l'objet de descriptions répétées : la conserverie de Liverdun, l'usine Tréfileurope de Commercy, l'usine de chaux de Sorcy etc. Une caractéristique centrale de l'exercice est que le narrateur reste dans le train et ne va jamais dans les villes, villages et usines. Dans un des passages, le narrateur fait le voyage avec la carte sur ses genoux et explique : « la géographie c'est ce qu'on ne connaît pas, parce qu'on n'en a pas fait pour soi-même le territoire, les noms ne dessinent rien, pas de directions, pas de lignes ni de possessions » (Bon, 2000). Plus tard, il ajoute : « la géographie en fait on s'en moque, c'est la répétition qui compte (...) cela déjà on l'a vu, cela déjà on le sait, et l'entassement de choses, plastiques et fer, énigmes blanches sous bâche ou bâtiments sans explication affichée » (32). La position du narrateur ici recoupe la manière dont Michel de Certeau décrit les pratiques de l'espace « étrangères à l'espace 'géométrique' ou 'géographique' des constructions visuelles, panoptiques ou théoriques. Ces pratiques de l'espace renvoient à une forme spécifique d'opérations (des 'manières de faire'), à 'une autre spatialité' (une expérience 'anthropologique', poétique et mythique de l'espace) » (de Certeau, Giard, et Mayol, 1990). Le narrateur donne ici la primauté à la manière de faire : c'est la

contrainte d'expérience (regarder par la fenêtre) se muant en contrainte d'écriture (consigner de manière exhaustive et répétée ces voyages) qui donne lieu à une autre spatialité, réinventée. Je propose ici de regarder plus en détail comment ce complexe expérience-écriture réinvente les espaces désindustrialisés.

La première chose à noter concerne la linéarité du voyage en train. Les récits de voyages en train sont un genre de récit de voyage à part entière, et quoique sa forme expérimentale rende *Paysage fer* singulier, il est utile de noter certaines généalogies. La première est celle du panorama déroulant qui permettait de découvrir des paysages inconnus et d'y faire un voyage virtuel (certains panoramas recréaient par exemple ce que le passager d'un bateau verrait) et qui dès 1840 reproduisent de célèbres voyages en train, tels que celui du *Pacific Railroad* de la Californie à New York (Plunkett et Parejo Vadillo, 2007). La seconde est celle de livres s'apparentant à la fois au récit de voyage et au guide, notamment *The Railway Companion, from London to Birmingham, Liverpool, and Manchester* d'Arthur Freeling (1847) ou encore *The Iron Road Book and Railway Companion, from London to Birmingham, Manchester and Liverpool* de Francis Coghlan (1838) (57). Ces deux livres reproduisent visuellement la linéarité du voyage en train, avec deux lignes verticales figurant les rails, un décompte de la distance parcourue, et de chaque côté des rails, une description de ce que le voyageur peut voir par la fenêtre. On retrouve un format similaire dans les textes complémentaires de *Paysage fer* disponible sur Tiers livre, le site internet de François Bon, dans un linéaire Paris-Nancy qui fait l'inventaire par heure de passage des éléments de paysage, des usines aux étangs. *Paysage fer* s'inscrit dans cette généalogie en ce qu'il conserve la linéarité visuelle du panorama déroulant (impression renforcée à chaque itération du récit, revenant sur le même trajet), et l'impossibilité pour le narrateur de se rendre dans les usines elles-mêmes. Cette linéarité joue le rôle d'une discipline productive : elle organise la mémoire débordante de trois heures d'impressions rétinienne (Bon, 2000) ; elle permet de percevoir des logiques invisibles (56-61) ; ou encore

elle met en place un rituel (61). Le narrateur, à travers une succession d'opérations pour appréhender le paysage (par la réminiscence, la description ou la conceptualisation), fait de la géographie abstraite du trajet de train un territoire réinventé.

Cette réinvention repose en partie sur le mystère. Il est difficile de savoir ce qui se passe dans les usines et ce qu'on y fait, comme dans ce cas :

Ce qu'on dit l'usine blanche à Meaux, parce que les murs simplement sont blancs, qu'elle n'a pas de fenêtres, à peine de grandes portes muettes, et que les bâtiments entre eux forment dédales de rues, sans personne. Peuplée du dedans. Entre les bâtiments et les grillages, quelques tas de palettes vides.

On ne saura pas à quoi ils s'activent, là-dedans. (50)

Nombreux sont les passages du récit qui parlent de cette impossibilité d'aller vraiment dans les usines que l'on voit par la fenêtre. La contrainte d'écriture ici tend à faire d'usines encore en activité des vaisseaux fantômes : de la suite d'usines que le narrateur voit, seuls des indices qu'il doit débusquer lui permettent de distinguer les usines mortes de celles encore en activité. En contraste des clichés sur l'industrie qui domine son environnement (des ciels rouges de la métallurgie aux smogs des villes industrielles), une autre esthétique industrielle se dessine dans *Paysage fer* où les usines sont si discrètes qu'il faut se faire enquêteur pour savoir si elles sont encore en fonctionnement. Se représenter la désindustrialisation, c'est souvent produire une distinction claire entre le passé et le présent – comme dans les nombreuses histoires de villes actives et vivantes aujourd'hui moribondes, ayant perdu la plupart de leurs cafés, cinémas etc. Le discours de la désindustrialisation repose sur une opposition entre l'aura de permanence de la culture industrielle au XXe siècle en Europe et le choc culturel de la fermeture des usines. Les termes de désindustrialisation, réindustrialisation ou encore d'ère industrielle tendent à réifier une distinction claire entre un avant et un après (Cowie, Heathcott, et Bluestone, 2003).

Cette temporalité tend à effacer l'hétérogénéité et l'équivocité des processus de mutation du tissu industriel. En décrivant des usines dont on ne sait si elles fonctionnent ou pas, Bon défait nos attentes de la désindustrialisation comme événement-césure, et d'un paysage qui ne serait qu'un vestige (mémorialisé ou abandonné) de l'ère industrielle.

C'est également autour du son que François Bon interroge la manière dont nous imaginons ces usines que nous imaginons abandonnées. Contrairement au livre, dans le film *Paysage fer*, la caméra sort du train pour observer de plus près les usines ; et bien souvent, c'est le son qui nous indique que les usines, pleines de quiétude et apparemment vides, sont en réalité en activité. Ainsi, quand la caméra s'approche de l'usine à chaux de Sorcy, les puissants bourdonnements des machines indiquent leur activité. C'est donc le son qui donne vie à un lieu qui semblait endormi depuis la fenêtre du train, et le son offre un contrepoint à l'esthétique des ruines et de l'abandon offert par la vue. Cela opère un changement d'orientation phénoménologique qui dirige le spectateur vers la vie de l'usine, comme Bon le découvre lui-même avec le réalisateur du film lors du tournage : « décider d'y venir, c'était déjà franchir la frontière du rêve au réel : pourtant, une fois garée la voiture, c'est tout un paysage humain dont on va très amicalement nous faire pénétrer la complexité » (Bon, 2003)¹⁰.

L'imaginaire repose donc sur une association de contraintes des sens, du voyage en train et de l'écriture. Le mode central sur lequel le territoire est réinventé dans ce contexte est celui de la rêverie. Ainsi, dans *La Nuit de Moyeuve*, Gilles Ortlieb voit dans le temps ferroviaire, à la fois stationnaire et élastique, un contexte propice à une rêverie sur le territoire (Ortlieb, 1999). Dans *Paysage fer*, l'appropriation du territoire repose sur deux modes de rêverie ferroviaire. Dans le premier, l'auteur laisse vagabonder sa mémoire, dans un passage, notamment, où le voyage en

¹⁰ Il est intéressant de noter le travail d'artistes sonores visant à faire le contraire, c'est-à-dire à travailler sur le son et les sonorités des usines abandonnées et de ce qu'ils peuvent évoquer de leur activité passée : voir en particulier le travail de Bruno Duplant dans *Trois Usines fantômes* et, en collaboration avec David Vélez, *Moyens fantômes* (Duplant, 2012 ; Velez et Duplant, 2016).

train permet au narrateur-auteur de se rappeler son propre passé de travail dans les usines¹¹. Voir l'usine Westphalia Separator, compagnie pour laquelle il avait travaillé dans sa jeunesse, provoque une réminiscence où les odeurs et les goûts reviennent à l'auteur. De même, le narrateur observe et décrit de manière répétée Tréfileurope à Commercy, et pose la question de la temporalité du paysage industriel. L'usine neuve et les logements d'une industrialisation passée coexistent :

Commercy. Maisons début de siècle, trop étroites pour qu'on y habite encore, (...) Maisons de brique rose sans plus de portes ni fenêtres, les toits s'abîment, elles sont vides. Pourtant les jardins encore labourés. On imagine (pour une fois imaginer) une photo de famille autrefois, sur le perron parents et enfants rassemblés pour la pose en habit de dimanche (...).

Commercy encore, (...) la maison du maître de forges aux deux étages avec balcon et perron, le bras d'eau aménagé et l'usine tout auprès, l'usine qui s'était mise à rogner par bâtiments juxtaposés vers la maison du maître de forge et puis maintenant ces bâtiments sans vitres ni toits et le parc un fantôme de broussailles, l'eau stagne et les choses de l'usine on dirait qu'elles vont basculer pour l'étouffer, tout est mort ici d'un coup. Comprendre qu'on est d'un monde qui se reconstruit mais à côté, quand on se déplace soi-même d'un point à l'autre on ne s'occupe pas des zones mortes, que le train continue d'exposer côte à côte : les maîtres inconnus de Tréfileurope, bâtiment neuf, n'ont plus château à côté de leur usine. (Bon, 2000)

¹¹ Passé décrit dans un autre récit, *Temps machine*, publié en 1993 (Bon, 1993).

Le narrateur complique ici le récit simpliste de la désindustrialisation comme disparition, et ce de deux manières. Premièrement, il y a une distinction entre le passé qui n'est accessible que par l'imaginaire¹², et qui tend à suivre la voie d'une esthétique nostalgique (celui de la photo de famille), et les traces de ce passé dans le territoire. En effet, les petites maisons ouvrières en ruines ne sont pas de simples traces mais des espaces vivants : les maisons sont vides, « et pourtant » les jardins sont encore labourés. Deuxièmement, la mémoire de ce qu'était la ville, dans la description de la maison de maître de forges et des bâtiments abandonnés ne témoigne pas tant d'une disparition que d'une mutation : mutation de l'urbanisme, qui montre au narrateur la coexistence et la coprésence des ruines avec les usines neuves ; et mutation du capital, qui se déterritorialise et ne nécessite que ses détenteurs viennent à Commercy. Mémoire personnelle, mémoire architecturale et mémoire imaginée sont donc tissées ensemble pour faire du territoire un espace d'abandons et de reconversions complexe.

Le récit clôt sur la question de la rêverie, cependant que le train passe près d'une écluse :

Les usines mortes qu'on a vues plus tôt avaient pour fonction de les forger, elles et ses pareilles, les tiges, treuils, rambardes et manivelles. (...) La nouvelle ligne de train, enfin plus rapide, bientôt passera droit, il n'y aura plus que deux gares et quelques parkings. On sera nous-mêmes dispensés de constater l'abandon.

On ne regardera même plus, peut-être, aux vitres du train. (122-123)

La rêverie ferroviaire est ici tout ce qui empêche l'abandon du territoire à l'oubli. Le train à grande vitesse (TGV) ne permettra plus la rêverie et transformera la géographie – la ligne passe tout droit à travers le pays sans s'approcher des villes et des usines qui s'étaient agglutinées

¹² La conserverie Lerebourg à Liverdun fait également l'objet d'un travail de réinvention du passé, à partir des ruines cette fois, dans le récit, le livre de photographies *15021* et le film.

autour du chemin de fer, abolissant l'espace entre départ et destination. Les regrets de François Bon rappellent de manière ironique les critiques de John Ruskin pour qui le chemin de fer, dans sa capacité à rendre le monde plus petit et en condensant temps et distance, empêchait contemplation et appréciation (Fellows, 2014). Dans les deux cas, l'un dans une posture critique de l'industrialisation au XIX^e siècle, l'autre dans une nostalgie radicale née de la désindustrialisation, le train est le mode de transport le plus proche du territoire industriel. D'une certaine manière, le TGV ne fait qu'accentuer la condensation de l'espace et du temps notée par John Ruskin, au point de rendre l'observation précise du paysage quasi-impossible. Mais il se distingue du train conventionnel en ce qu'on y est chez soi, pour reprendre l'analyse de Paul Virilio (Sarhou-Lajus, 2009), c'est-à-dire qu'on ne voyage plus à travers un paysage, mais on passe du temps (le plus court possible) dans un wagon prévu pour produire un continuum entre deux gares (on y travaille, y regarde des films etc.). Le rapport au territoire qui caractérise la psycho-géographie de François Bon naît d'une confrontation visuelle au paysage désindustrialisé qui n'existe qu'à travers une expérience de transport : sans pouvoir regarder par la fenêtre du train, le territoire imaginé disparaît au profit de la géographie abstraite.

Conclusion

Les psycho-géographies analysées dans cet article émergent d'une topophilie mélancolique pour la Lorraine. Cette disposition affective, qui montre un attachement pour l'objet perdu de l'industrie, met en tension dans l'écriture le manque et un désir de ne pas faire du territoire un lieu de désespoir. Plusieurs stratégies d'écriture sont ainsi mises en œuvre pour négocier cette tension. L'enquête, d'abord, qui se détache de la mélancolie par le travail d'investigation et de révélation, inscrivant le territoire au cœur de luttes actuelles. L'écriture du manque de Gilles Ortlieb ensuite, dont la position réflexive et éthique ne cesse d'interroger les raisons de sa fascination pour la région. Afin de ne pas fétichiser l'absence offerte au regard, il produit ainsi

une psycho-géographie de la trace et de la survivance. Chez François Bon, enfin, le territoire désindustrialisé est rendu vivant en y infusant des souvenirs personnels, même si l'auteur n'a pas d'attache biographique forte avec la région. La mélancolie est dépassée parce que le paysage ne s'écrit pas facilement : lors de ses voyages en train, le doute et l'indétermination règnent. Tous ces modes font de la désindustrialisation non pas une césure définitive et la mort d'une région, mais un processus équivoque. Ce faisant, ces psycho-géographies dépassent la tension entre discours nostalgique sur les usines perdues, et reconnaissance de la souffrance sociale propre à l'industrialisation.

Références

- Bauman Z., 2000, *Liquid Modernity*, Cambridge, UK, Polity Press.
- Becher B., Becher H., 2008, *Industriellandschaften*, München, Schirmer/Mosel Verlag GmbH.
- Becher B., Becher H., 2014, *Basic Forms*, Munich, Schirmer/Mosel Verlag GmbH.
- Biancarelli F., Robert D., 2016, *Grand Est : un père, un fils, une route entre passé et futur, entre Hayange et Milwaukee*, Paris, Barcelone, Bruxelles, Dargaud.
- Boltanski L., 2012, *Énigmes et complots : une enquête à propos d'enquêtes*, Paris, Gallimard.
- Boltanski L., Chiapello È., 1999, *Le Nouvel Esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- Boltanski L., Esquerre A., 2017, *Enrichissement : une critique de la marchandise*, Paris, Gallimard.
- Bon F., 2004, *Daewoo*, Paris, Fayard.
- Bon F., 2000, *Paysage fer*, Lagrasse, Verdier.
- Bon F., 2003, « François Bon / Paysage fer », in : *Tiers Livre* [En ligne]. Accès : http://www.tierslivre.net/livres/paysfer_Sorcy.html (consulté le 25 juillet 2017)
- Bon F., 1993, *Temps machine*, Lagrasse, Verdier.
- Bon F., Schlomoff J., 2002, *15021*, Coaraze, L'Amourier.
- Bowring J., 2011, « Melancholy Landscapes of Modernity: London and Passaic », *Landscape Journal: Design, Planning, and Management of the Land*, 30 (2), pp. 214-225.
- Bullot F., 2014, « L'usine vide comme imaginaire cinématographique », *Contemporary French and Francophone Studies*, 18 (3), pp. 314-322. Accès : <https://doi.org/10.1080/17409292.2014.906217>
- Cazeneuve F., 2002, *Paysage fer*, Arte, la lucarne. Accès : <http://www.tierslivre.net/spip/spip.php?article3934> (consulté le 5 juin 2017)
- De Certeau M., Giard L., Mayol P, 1990, *L'Invention du quotidien, tome 1 : arts de faire*, Paris, Gallimard.
- Cowie J., Heathcott J., Bluestone B., 2003, *Beyond the Ruins: The Meaning of Deindustrialization*, Ithaca, Londres, Cornell University Press.
- DeSilvey C., Edensor T., 2013, « Reckoning with Ruins », *Progress in Human Geography*, 37 (4), pp. 465-485. Accès : <https://doi.org/10.1177/0309132512462271>
- Dillon B., 2014, *Ruin Lust*, Londres, Tate Gallery Publishing.
- Dillon B., éd., 2011, *Ruins*, Cambridge, Mass, Whitechapel Art Gallery.

- Duplant B., 2012, *Quelques Usines fantômes*, Bruxelles, Unfathomless.
- Esquerre A., 2015, « Promesse, prédiction et corruption », in : Birnbaum J., éd., *Qui Tient Promesse*. Paris, Folio.
- Fastenaekens G., Buttard A., 1994, *Essai pour une archéologie imaginaire*, Bruxelles, Arp.
- Fellows J., 2014, *Ruskin's Maze: Mastery and Madness in His Art*, Princeton, Princeton University Press.
- Keiller P., 2013, *The View from the Train: Cities and Other Landscapes*, Londres, Brooklyn, Verso Books.
- Lebrun J.-C., 2004, « Parler pour ? Entretien avec François Bon », *L'Humanité*. Accès : <http://www.tierslivre.net/livres/DW/Lebrun.pdf> (consulté le 18 juillet 2017)
- Lynch D., Giloy-Hirtz P., Opstelten B., 2014, *David Lynch: the Factory Photographs*, Londres, New-York, Prestel.
- Macaulay R., 2011 [1953], *Pleasure Of Ruins*, LaVergne, Nabu Press.
- Makarius M., 2004, *Ruins*, Paris, Flammarion.
- Ortlieb G., 2011a, *Liquidation totale*, Cognac, Le Temps qu'il fait.
- Ortlieb G., 2011b, *Tombeau des anges*, Paris, Gallimard.
- Ortlieb G., 1999, *La Nuit de Moyeuivre*, Cognac, Le Temps qu'il fait.
- Ortlieb G., 2005, *Meuse Métal, etc.*, Cognac, Le Temps qu'il fait.
- Perec G., 1989, *L'Infra-ordinaire*, Paris, Seuil.
- Plunkett J., Parejo Vadillo A., 2007, « The Railway Passenger ; or, The Training of The Eye », in : Beaumont M., Freeman M.J., éd., *The Railway and Modernity: Time, Space and the Machine Ensemble*, Oxford, Peter Lang, pp. 45-68.
- Sarthou-Lajus N., 2009, « L'ère de la vitesse et des grandes migrations », *Études*, 410 (2), pp. 199-207.
- Smithson R., 1967, « The Monuments of Passaic », *ArtForum*, décembre.
- Tornatore J.-L., 2007, « L'invention de la Lorraine industrielle », *Ethnologie Française*, 35 (4), pp. 679-89.
- Tuan Y.-F., 1974, *Topophilia: a Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall.
- Velez D., Duplant B., 2016, *Moyens Fantômes*, Bruxelles, Unfathomless.