

Présence Francophone: Revue internationale de langue et de littérature

Volume 88
Number 1 *Les figurations spatiales
francophones : essais géocritiques*

Article 8

6-1-2017

L'espace géographique et la perspective postcoloniale chez Félix Couchoro (1900-1968)

Laté Lawson-Hellu
Western University (Canada)

Follow this and additional works at: <https://crossworks.holycross.edu/pf>



Part of the [African Studies Commons](#), [French and Francophone Language and Literature Commons](#), [Other Geography Commons](#), and the [Race, Ethnicity and Post-Colonial Studies Commons](#)

Recommended Citation

Lawson-Hellu, Laté (2017) "L'espace géographique et la perspective postcoloniale chez Félix Couchoro (1900-1968)," *Présence Francophone: Revue internationale de langue et de littérature*: Vol. 88 : No. 1 , Article 8.

Available at: <https://crossworks.holycross.edu/pf/vol88/iss1/8>

This Dossier is brought to you for free and open access by CrossWorks. It has been accepted for inclusion in *Présence Francophone: Revue internationale de langue et de littérature* by an authorized editor of CrossWorks.

Laté LAWSON-HELLU

Western University (Canada)

L'espace géographique et la perspective postcoloniale chez Félix Couchoro (1900-1968)

Résumé : L'écriture de Félix Couchoro, écrivain francophone des premières générations africaines, problématise le cadre géographique, historique, culturel et politique d'intelligibilité du chemin de fer construit au début du XX^e siècle au Togo. Dans cette problématisation, l'écrivain souscrit aux principes herméneutiques que propose la géocritique, mais aussi aux propres termes de la perspective postcoloniale. La mise en conjonction de ces deux perspectives chez cet écrivain convie cependant à la nécessité de dépassement du cadre épistémologique de formulation de la perspective géocritique, dans sa catégorie de l'indétermination issue de la réflexion occidentale postmoderne, ne serait-ce que pour son applicabilité aux écritures francophones.

Colonialisme, Félix Couchoro, Écriture francophone, Espace géographique, Géocritique, Postcolonialisme

Introduction

Si la perspective postcoloniale pose la nécessité, pour l'analyste, de prendre en compte le contexte historique colonial dans son incidence sur la pertinence sémiotique et discursive de l'œuvre de fiction étudiée, c'est dans le postulat qu'une telle œuvre, devenue alors *postcoloniale*, problématise une telle histoire coloniale. Dans ce sens, la question du paysage qui intéresse la perspective géocritique ne peut s'articuler, lorsqu'il s'agit d'y faire intervenir la question herméneutique postcoloniale, que sur le même postulat de la perspective postcoloniale. En d'autres termes, évoquer la perspective postcoloniale dans le cadre herméneutique de la géocritique demande de concevoir l'espace et ses intérêts épistémologiques dans le sens d'une problématisation de l'histoire coloniale et de ses incidences hier ou aujourd'hui sur l'espace qui intéresse l'écriture littéraire – particulièrement l'écriture francophone, laquelle ne peut se comprendre que dans la perspective épistémologique de l'histoire coloniale.

Si pour la géocritique la question du paysage relève d'une perspective épistémologique occidentale ou européenne, dans les théories actuelles du paysage, c'est en antinomie à cette préséance occidentale sur le principe du regard de l'être humain sur son environnement existentiel que se comprend, par exemple, l'appréhension que propose du paysage l'écrivain Félix Couchoro dans son œuvre romanesque. L'hypothèse proposée voudrait en effet que dans l'appropriation que cet écrivain opère sur le médium littéraire romanesque d'origine européenne, la question du paysage ne se pose pas dans la perspective impérialiste de la possession identifiée au regard « occidental » du paysage, mais dans l'intégration de cette question à la réponse de l'écrivain à l'histoire coloniale dans l'espace de référence de son écriture. Le paradigme du chemin de fer, retenu également ici dans la lecture postcoloniale qu'appelle l'ensemble de l'œuvre de cet écrivain, s'inscrit ainsi à la fois dans le rappel du tort de l'histoire coloniale dans l'espace guin-ewe de référence de l'écriture, et dans la reconstruction, par le biais symbolique de l'écriture, de l'unité remise en cause de cet espace par le fait colonial.

Il s'agira donc de s'intéresser tour à tour, ici, à trois aspects d'une telle problématique: les paradigmes de la théorie du paysage et la résistance chez Couchoro, la question historique du chemin de fer Lomé-Aneho dans l'œuvre de l'écrivain, et la valeur discursive du recours au chemin de fer historique pour un regard *participatif* au pays à reconstruire. Au bout d'une telle réflexion devraient se poser les termes méthodologiques d'une application des paradigmes théoriques de la géocritique au cadre sémiotique du texte francophone.

L'œuvre de Félix Couchoro et la théorie du paysage

Pour la critique littéraire, la théorie constitue un outil dont les catégories épistémologiques et méthodologiques demeurent des procès en cours, d'où la nécessité de leur contextualisation et de leur adaptation, s'il le faut, au contexte spécifique de leur application. Il en va de même de la perspective géocritique dont les catégories d'intelligibilité dérivent des travaux de la réflexion critique dans le champ institutionnel de la géographie en Occident. L'historique de cette réflexion, d'où dérive la conceptualisation de la perspective

géocritique, fait l'objet de la synthèse que propose John Wylie dans son ouvrage *Paysage. Manières de faire (Landscape, publié en 2007 et repris en traduction française en 2015)*. La synthèse ainsi présentée retrace les diverses acceptions du principe du paysage, mais particulièrement dans le domaine occidental de réflexion du champ de la discipline géographique qui l'appréhende comme paradigme de travail. Une telle nécessité d'historique du recours à ce principe tient du nouvel engouement qu'il attire, tant pour le champ de la géographie elle-même que pour les champs du savoir – dont le fait littéraire, qu'il interpelle avec l'ensemble de la réflexion épistémologique associée au tournant poststructuraliste des dernières décennies du XX^e siècle. Dans son numéro 39 de 2015, consacré au thème « Littératures africaines et paysage », la revue *Études littéraires africaines* reprend également une telle nécessité de recontextualisation historique du champ de réflexion critique autour du principe du paysage et de son intégration au processus de signification du texte littéraire dans son ensemble et du texte littéraire produit en langues européennes en Afrique en particulier. Pour le présentateur de ce numéro, il s'agit alors d'établir une distinction épistémologique, puis méthodologique, entre la tradition occidentale et la volonté largement exprimée de l'écrivain d'origine africaine de s'en distancier, ne serait-ce qu'en raison des aléas imagologiques de l'histoire coloniale associée à cette tradition, à son égard :

Un des combats majeurs des écrivains africains, depuis au moins la fin du 19^e siècle, est d'échapper à la mise en images du continent qui a suivi la conquête coloniale et dont les effets sont certainement encore actifs à travers le monde. Dans la longue tradition épistémologique occidentale de la perspective conquérante à l'égard de l'espace (Yves Lacoste, 1990), le paysage a constitué le mode d'appréhension favori du roman autant que de la photographie et de la peinture coloniales. On comprend dès lors que le paysage est un enjeu important pour la littérature africaine qui s'est, depuis l'époque coloniale, engagée dans un combat toujours d'actualité contre une certaine « image de l'Afrique » (Xavier Garnier, 2015: 7).

Un tel constat suffit à exprimer le point de démarcation de l'œuvre de l'écrivain F. Couchoro d'avec la même tradition épistémologique européenne, ou désormais *occidentale*, d'où émerge la perspective géocritique dans ses phases de configuration épistémologique.

Pour les théories de l'espace dans le champ disciplinaire de la géographie, pour le résumer ainsi, la conception de l'espace

oscille entre son appréhension matérielle d'environnement humain susceptible d'étude, son interprétation comme structure discursive associée aux arts, et l'idéologie qui y inscrit la perspective phénoménologique de l'individu capable de l'appréhender et, par-là, de le dominer ou de le posséder. L'histoire coloniale aura tiré profit d'une telle perspective dans la « création » coloniale de l'espace colonisé, ce que récuseront les études postcoloniales par la suite. Dans les mutations des études géographiques de l'espace dans le tournant des années 1990 et 2000, intervient également la perspective poststructuraliste ou postmoderne dont les réflexions de Gilles Deleuze et Félix Guattari vont constituer des termes de référence. La géocritique, dans son introduction chez Bertrand Westphal en 2000 et en 2005, souligne ainsi son tribut à la réflexion de Deleuze et Guattari à travers le principe de la déterritorialisation. Pour Westphal, en effet, c'est de la diffraction observée dans la perception de l'espace, à la fin du XX^e siècle en Occident, et de la tentative d'homogénéisation inhérente au principe de la mondialisation, également issue de l'espace occidental, que dérive l'intérêt herméneutique de la géocritique :

Avant d'en arriver à l'hypothèse géocritique, il conviendrait de combler, en le survolant, le fossé qui sépare les années cinquante/soixante de cette fin de siècle.

Deux phénomènes simultanés, apparemment isolés, voire contradictoires, s'offrent à l'analyse. On constate d'une part l'éclatement progressif de la perception d'un espace humain homogène, provoqué par un décentrement continu du point de vue, et un constant approfondissement du regard. D'autre part, on observe un processus de mondialisation de ce même espace, qui plonge ses racines dans la nostalgie d'un système hégémonique, qui vise à recomacter les périphéries en réfutant leur statut, qui, enfin, refrène les émergences et discrédite le principe même de la variabilité au nom d'une pensée alliant unicité et indétermination (Bertrand Westphal, 2005: § 13).

Dans les théories de la résistance, le texte écrit, ou l'œuvre d'art, ne se conçoit dans sa pertinence militante que dans son ancrage dans un espace en crise et dont les termes sont problématisés au plan symbolique, avec pour objectif ultime de provoquer le changement du caractère problématique de cet espace. Le travail désormais classique de Barbara Harlow sur le récit de résistance (1987) en est un exemple. L'auteure attire en effet l'attention sur la nécessité de connivence entre l'écrivain, l'espace mis en récit et le lecteur, pour l'efficacité de résistance de l'œuvre produite. Ici, le principe de la résistance devient difficilement intégrable à

l'indétermination comme principe sur lequel se fonde la géocritique dans les termes de ses concepteurs. Les principes méthodologiques invoqués, notamment par Westphal, confirment une telle orientation où il s'agit, par exemple, pour l'analyse géocritique de poser en objet de son attention « non pas l'examen des représentations de l'espace en littérature, mais plutôt celui des *interactions* entre espaces humains et littérature » (Bertrand Westphal, 2005 : § 19 ; l'auteur souligne), avec pour enjeu de proposer « une contribution à la détermination / indétermination des identités culturelles » (*ibid.*). Pour Westphal, de même, c'est à partir de la mobilité des espaces humains et des identités culturelles que véhiculent ces espaces qu'il faudra penser les postulats théoriques puis méthodologiques de la géocritique.

Pour une conceptualisation de la relation, foncièrement ontologique, de l'être humain à ses environnements physiques et non physiques d'existence – relation qui fonde à son tour le principe de la symbolisation dont participe l'expression littéraire –, la conception postmoderne induit une impossibilité épistémologique qu'il importe de lever pour rendre opératoire une telle conceptualisation, particulièrement dans des contextes épistémologiques qui ne privilégient pas le principe de l'indétermination dans leurs réflexions sur l'être humain et son rapport à l'espace. C'est en cela que l'analyse de la discoursivisation de l'espace chez l'écrivain postcolonial, dans une expression littéraire en langues européennes, comme c'est le cas chez Couchoro, ne peut souscrire aux principes directeurs de la géocritique tels qu'ils émergent de la réflexion postmoderne. Le rapport d'intelligibilité de l'œuvre de Couchoro à l'espace culturel transnational et précolonial guin-ewe, au sud du Togo, du Ghana et du Bénin actuels, en termes de résistance anticoloniale, en est un exemple dont il s'agira de parler ici brièvement, notamment sur la question de l'espace par le biais du paradigme du chemin de fer historique Lomé-Aneho établi dès la fin du XIX^e siècle.

Félix Couchoro et la question historique du chemin de fer Lomé-Aneho

Dans son œuvre romanesque, qu'il articule sur sa réflexion politique associée au nationalisme pré-indépendance au Togo au XX^e siècle, Couchoro définit l'espace géographique puis humain à partir de l'espace culturel guin-ewe. L'histoire coloniale aura réparti

cet espace, après la Conférence de Berlin de la fin du XIX^e siècle, en territoires coloniaux devenus aujourd'hui le Togo, le Bénin et le Ghana, mais dans les parties méridionales de ces territoires circonscrits sur la portion de la côte occidentale de l'Afrique, dite côte des Esclaves. Chez lui, la mise en scène de cet espace informe les intrigues des romans, ainsi que la configuration des personnages déterminés par leur appartenance à cet espace que l'écriture problématise ou dont elle appelle à la reconstitution. Le projet d'indépendance du Togo avait initialement visé, dans sa première phase nationaliste, la réunification des territoires de l'ancienne colonie allemande confiée à la France et à la Grande-Bretagne à la fin de la Première Guerre mondiale. L'ensemble des lieux que met en scène cette œuvre recompose ainsi les étapes du voyage qui mènerait le lecteur d'un bout à l'autre du pays guin-ewe, en l'occurrence entre le fleuve Mono, à la frontière entre le Togo et le Bénin actuels, et le fleuve Volta, à l'ancienne frontière entre l'Eweland du Togo et la Gold-Coast de l'avant Ghana actuel. De même, tout autre espace étranger mis en scène dans ses œuvres, que ce soit à l'intérieur du Togo national, comme dans *Le passé resurgit* (Félix Couchoro, 2006), ou à l'extérieur, comme le Dakar de l'un de ses romans, *Béa et Marilou* (Félix Couchoro, 2005d), ou même l'espace de la capitale, Lomé, le sera dans la mesure de son association au personnage issu du pays guin-ewe qui y séjourne.

La mise en écriture du chemin de fer qui relie la capitale du Togo, Lomé, et Aneho, l'ancienne et première capitale de la colonie allemande initiale, se comprend ainsi dans le contentieux historique et colonial qui aura *dé-capitalisé* le cœur du pays guin-ewe, Aneho, au profit de la ville érigée du jour au lendemain durant la présence coloniale allemande – notamment sur des prétextes que rappelle le travail de l'historien aujourd'hui. Ce contentieux se sera ainsi résumé par l'inconcevabilité, pour le colonisateur, de la consonance allemande du nom étranger de cette localité, Petit-Popo, devenu *Klein Popo* (« petit derrière ») en Allemand, c'est-à-dire une consonance indélicate pour une colonie de l'empire allemand. On lira à cet effet le compte rendu qu'en présente Peter Sebald, historien, dans son article « Aneho 1886-1914 » publié en 2001, et dont l'extrait ci-après donne un aperçu :

Les commerçants allemands venus en dernier lieu sur la côte de l'ouest adoptèrent « Little Popo » qui était alors le terme courant. Mais lorsque l'empire allemand fonda, le 5 juillet 1884, une colonie

à 20 km environ à l'ouest de « Little Popo », les Allemands se contentèrent de traduire ce nom dans leur langue, ce qui donna « Klein Popo ». Ce nom n'a jamais porté chance aux Allemands établis dans la colonie. En effet « Klein Popo » n'a été utilisé tout d'abord que dans des correspondances officielles, tandis qu'on continuait à l'appeler « Little Popo » dans le langage familier de la population africaine, et même dans celui des commerçants allemands. Pour les nationalistes allemands, cela constituait un affront quotidien. En deuxième lieu, « Popo » était accentué sur la deuxième syllabe, ce qui, sur le plan phonétique, correspondait exactement à la prononciation du terme populaire allemand qui désigne la partie postérieure de l'homme. Troisièmement « Petit Popo » était incontestablement plus grand que le « Grand Popo » voisin (si bien que Petit Popo était appelé le plus souvent Popo tout court). Mais en Allemagne chacun a déduit de ce « petit » une infériorité de Petit Popo sur le plan quantitatif (Peter Sebald, 2001 : 235-236).

Il va résulter d'une telle incongruité l'abandon de cette cité historique, née au XVII^e siècle avec la migration des Guin, puis devenue royaume au XIX^e siècle, au profit de la ville de Lomé instaurée en son remplacement par le fait colonial allemand, et cela malgré l'importance également économique et historique d'Aneho, ne serait-ce que dans le commerce transatlantique du temps de l'esclavage. Ainsi, pour P. Sebald, dans le transfert de la vie politique et administrative, puis commerciale de la colonie allemande du Togo d'Aneho à Lomé, à la fin du XIX^e siècle, Aneho se sera trouvé dans le rôle du « perdant » :

En ce qui concerne la localité de Klein Popo par contre, l'administration ne put trouver d'issue pour Zébé¹ pour la simple raison que les conséquences de la décision erronée prise par Falkenthal² étaient de moins en moins supportables. À Zébé, au siège du gouvernement, le nombre de fonctionnaires a atteint petit à petit le chiffre 11 (sur un total de 28 fonctionnaires présents au Togo en 1895-96). Mais à l'arrivée de chaque nouveau fonctionnaire et au début de chaque nouvelle année, il devenait de plus en plus manifeste que le siège de l'administration devait être transféré ailleurs. Mais comme Lomé ne cessait de se développer d'année en année, les administrateurs envisageaient de moins en moins un transfert sur le terrain situé à l'ouest de Klein Popo et préféraient fixer tout de suite le siège à Lomé. Vu sous un angle purement colonial, Klein Popo se trouvait dans la position d'un perdant (*ibid.* : 254).

L'insistance, pour F. Couchoro, de mettre en scène le chemin de fer Lomé-Aneho dans son œuvre romanesque constitue en soi un

¹ Quartier de la ville d'Aneho, ou Petit Popo, à l'époque.

² Ernst Falkenthal (1858-1911), juriste et consul impérial de la colonie du Togo entre 1885 et 1887 (voir P. Sebald, 2001).

réquisitoire contre une telle tournure de l'histoire coloniale. Sebald en rappelle également les termes :

L'administration tira prétexte de la construction de la ligne du chemin de fer pour débaptiser la ville. Lorsqu'on commença à construire en mars 1904 cette ligne de 44 km à partir de Lomé, on désignait encore Klein Popo comme son terminus. Quand la ligne atteignit la ville, celle-ci s'appelait « Anecho » (aujourd'hui Aneho) depuis le 1^{er}/1/1905. Ce n'est que maintenant, après près de 20 ans, que l'administration réussit enfin à changer ce nom qu'elle a toujours combattu.

Car il était évident en ce moment-là que l'inauguration du chemin de fer (18 juillet 1905) entraînerait la fermeture de la rade de Klein Popo. Petit / Little / Klein Popo perdit alors, du jour au lendemain – après trois siècles au moins d'existence – l'importance qu'il avait sur le plan international comme centre du commerce atlantique (*ibid.* : 262).

C'est ainsi à juste titre que la lecture du paradigme discursif que devient cette ligne de chemin de fer chez Couchoro donne la mesure du discours anticolonialiste que l'écrivain appose au traitement spécifique de l'espace dans son œuvre romanesque. Dans ce sens, il convient également d'admettre avec János Riesz que Félix Couchoro propose une réappropriation « africaine » de l'espace dans son œuvre romanesque, particulièrement dans son premier roman, *L'esclave* :

Dès le premier alinéa de sa « Préface » à l'édition de 1920 (p. 13), Couchoro définit le cadre géographique où se déroulera l'action du roman. Dans un style encyclopédique, il trace les contours d'un espace géographique (qui n'est pas encore un paysage) qui fait partie de l'Empire français (ou de la Plus Grande France), ce qui est démontré par la toponymie : le Dahomey, le Togo, l'Ouest africain. Il évoque les frontières telles qu'elles étaient définies, sous le régime colonial, notamment par les institutions qui transmettent le savoir qui y est lié : les manuels scolaires, les leçons de géographie, dans le contexte d'un enseignement français, ce qui semble aller de soi. Et c'est précisément ici, dans la toponymie, au plus bas de l'échelle des signifiés, qu'intervient l'auteur, dans la position du préfacier en l'occurrence, lorsqu'il précise ce qu'il en est de la graphie et de la prononciation du nom du fleuve Mõno. [...]

La réappropriation linguistique du fleuve Mõno à travers la bonne prononciation de son nom a comme conséquence de transformer du même coup tout l'espace alentour : il ne s'agit plus du Togo ou du Dahomey, mais bien de « notre pays », et les sèches informations du manuel de géographie selon lesquelles les deux rives du fleuve « arrosent les contrées de l'Ouest africain », se changent en une description qui tend vers l'*hypotypose* de la rhétorique classique, figure qui, d'après Fontanier, « peint les choses d'une manière si vive et si énergique, qu'elle les met en quelque sorte sous les yeux, et fait d'un récit ou d'une description, une image, un tableau, ou même une scène vivante » (János Riesz, 2015 : 29).

Mais il faut aller plus loin que cette reconfiguration africaine proposée du travail de l'écrivain sur l'espace, dans le rapport ainsi inféré avec la question proprement épistémologique de la perspective « occidentale » et coloniale du paysage. Dans ce sens, c'est à la fois le rappel de l'histoire coloniale et la reconstruction du pays mis en cause par cette histoire coloniale qui spécifient la résistance de l'écrivain autour de l'espace guin-ewe.

Le chemin de fer et sa valeur discursive sur l'espace chez Couchoro

Pour Jean-Marc Moura, c'est en effet le principe identitaire, au cœur des postulats de la perspective postcoloniale, qui devient applicable à la mise en écriture de l'espace dans les textes postcoloniaux, à l'exemple du texte francophone pris dans son ensemble : « La volonté de représentation d'une expérience individuelle de l'espace ne se sépare pas d'une volonté de (re)construction collective, culturelle ou nationale » (1999 : 180). La question de l'ancrage socio-culturel de l'écriture se pose dès lors en termes identitaires, certes, mais elle passe également par l'ancrage de l'écriture dans le principe de l'espace, qu'il soit géographique, humain, culturel ou esthétique. On retiendra ici le principe gérontocratique culturel qui informe la pratique du « narrateur-auteur » doté de sagesse dans l'ensemble de l'œuvre romanesque de Couchoro. C'est le cas, par exemple, du « sage ewe » qui produit les récits dans ses romans, comme il le mentionnera souvent dans la prise en charge des proverbes insérés dans les textes.

Pour le chemin de fer de la ligne Lomé-Aneho, c'est donc dans le regard que l'écriture confie au passager du train, dans ses différentes navettes posées entre Lomé et Aneho³ et que l'écrivain évoque suivant le principe du réalisme merveilleux quasiment invoqué par J. Riesz dans sa lecture de *L'esclave*, que se déploie le pays guin-ewe, aussi bien dans ses us et coutumes, dans ses activités commerciales du quotidien que dans la psychologie et les habitudes *modernisées* de ses fils et filles. Dans ce déploiement, le centre de départ, ou le point de lancement du trajet demeure Aneho, Lomé n'étant dans la plupart des cas que l'espace de séjour temporaire pour le personnage. De là proviennent les premières appropriations/

³ Dans *Drame d'amour à Aneho* (1950), *Max Mensah* (1955), *Béa et Marilou* ou *Le fils de Mawoulawoé* (1962), *La dot, plaie sociale* (1963), et, pour une seule fois et brièvement, dans *Le passé resurgit* (1965), entre Blitta et Atakpame, sur la ligne nord-sud du réseau ferroviaire du Togo.

identifications de l'espace à travers le regard que l'écrivain confie à son personnage, mais qu'il récupère très vite dans le principe du « narrateur-auteur » propre à son écriture. En cela, l'écriture infirme le cours de l'histoire coloniale qui aura « *dé-capitalisé* » Aneho, pour reprendre l'expression de S. Labou Tansi, au profit de Lomé. En témoigne, ici, une description de la gare d'Aneho, au tout début du troisième roman de l'écrivain, *Drame d'amour à Anecho* :

Neuf heures sonnaient, par cette lumineuse matinée de Pâques, à l'horloge de la gare d'Anecho. Aussitôt, un joyeux carillon monta simultanément des clochers de l'église catholique et du temple protestant situés presque dans le même quartier, non loin l'un de l'autre. Sur la place de Fantekome et du côté de la gare, des femmes minas parées, retardées sans doute par les apprêts de toilette, se hâtaient, les unes vers le temple, les autres vers l'église, car, de part et d'autre, l'office venait de commencer.

Le petit marché de la gare s'agitait déjà : les femmes païennes, indifférentes aux cérémonies du culte chrétien, circulaient et s'égosillaient autour des éventaires de crevettes, de poissons frais, de légumes et d'épices. Une sourde rumeur faite d'éclats de voix et de cris se mêlait alors à la note poétique que les grandes fêtes religieuses ne manquent jamais de donner, chaque année, aux jours populaires de *chez nous*.

Quelques camions stationnaient sur la place ; sur les sièges et les garde-boue, les chauffeurs et leurs apprentis fumaient et causaient, attendant l'arrivée du train de Lomé. Non loin de là, des manœuvres, malgré la fête, effectuaient des manutentions des produits qu'on ne pouvait différer. Un grand brouhaha régnait alors sur le quai contre lequel de nombreuses pirogues à fond plat étaient à l'accostage (Félix Couchoro, 2005a : 236 ; nous soulignons).

Ailleurs, c'est la vie « culturelle » gastronomique du pays guinéen qui est présentée au lecteur à l'occasion du voyage en train des personnages dans un autre de ses romans, *Béa et Marilou* :

Un simple menu pour voyage : tapioca au lait, pigeons rôtis, pain, sardines en boîtes, tomates crues, sauce vinaigrette, fromage, fruits, deux bouteilles de bière.

– Les ressources locales feront le complément, mon cher ami, fit Marilou.

– Ménagère bien avisée ! Je ne perdrai rien au change, car il faut avouer que ta cousine Béa s'est révélée, sur ce chapitre, une artiste.

– Prends patience, Dodji, tu ne la regretteras pas tellement.

– Ni sur ce chapitre culinaire, ni sur celui de la moralité, ma chère fiancée ! (Félix Couchoro, 2005d : 505)

Et d'ajouter, fort du même prétexte, le bonheur que renvoient les images du paysage aux personnages, mais aussi au lecteur :

Dans une cocoteraie proche, ils rencontrèrent un jeune villageois qui préparait un lot de cocos verts pour les vendre au passage du train le soir, à la gare. Ils achetèrent quatre de ces fruits et se désaltèrent avec plaisir.

– Cela nous met bien dans l'ambiance locale, remarqua Dodji, on ne conçoit point qu'on rentre le soir d'une excursion comme celle-ci sans avoir bu du lait de coco. Note bien qu'il y a plus de plaisir à boire de ce liquide ici, « *on the spot* », qu'à la maison, assis au frais, dans des fauteuils de salon, ne trouves-tu pas ?

– Tu as raison, mon ami. Souvent, le cadre fait une grande chose d'un petit rien. Je garderai toujours le souvenir de ce rendez-vous, le premier de notre amour !

La matinée devenait chaude ; néanmoins, une brise légère, portée de la plage proche, agitait les palmes des cocotiers en un doux balancement. De petits oiseaux sauvages voletaient de branche en branche. Un troupeau de bœufs traversa la plantation, suivi de quelques bergeronnettes à la recherche d'insectes. Une grosse poussière monta dans l'air, soulevée par le passage des animaux.

Trois bouviers s'approchèrent du couple d'amoureux que formaient Dodji et Lou et, les ayant devinés, les saluèrent en agitant les mains et en souriant (*ibid.* : 505).

Ailleurs, enfin, c'est l'évolution *mécanique* de l'histoire que rappelle l'écrivain dans la mention des types de locomotives de la même ligne ferroviaire inscrite dans ses romans, à commencer par le train à vapeur des débuts de l'œuvre, au temps de la colonisation :

Tou tou tou tou !

Soudain, un long coup de sifflet déchira l'air, suivi d'un sourd grondement.

– Le train arrive, dirent plusieurs voix parmi la foule du petit marché.

L'effervescence grandit soudain. Il y eut un remous. Alors, les apprentis des chauffeurs, comme une vague, se portèrent dans l'enceinte tandis que les aiguilleurs se hâtaient vers les postes d'aiguillage, sous l'œil sévère du chef de gare debout sur le quai, le sifflet à la main.

Et alors, grondant et soufflant comme un monstre formidable, le train de Lomé entra en gare. On connaît la bruyante animation des arrivées de train : le flot des voyageurs se répandit sur le quai et se canalisa vers la sortie, par la cohue et les cris (2005a : 236).

Ce sera ensuite l'autorail de l'après-indépendance, qui donne aussi l'occasion de rappeler l'importance des lieux d'établissement du peuple ewe bien avant la création de la ville capitale de Lomé, à l'exemple de la bourgade de Bè, qu'il évoque et qui n'est plus qu'un simple quartier de la capitale, dorénavant :

La communication terminée, le chef de gare, la casquette en bataille, émergea du bureau, sifflet aux dents, afin de jeter un dernier coup d'œil sur la manœuvre de réception du convoi annoncé.

Un grand remous brasse la vague humaine qui se porte jusqu'au bord du rail, dans l'attente de l'autorail: presse serrée de gens anxieux de trouver place à bord!

De toutes les gares de la ligne Lomé-Aneho, mis à part les deux points terminus, la gare de Bè est la plus animée, rapport sans doute au voisinage de la capitale.

Sur le quai, surtout le dimanche, c'est un remue-ménage indescriptible. Les multiples déplacements de week-end donnent un regain de gaieté bruyante à cette pittoresque bourgade.

Au pesage, les braves paysannes du secteur se démènent avec célérité parmi le monstrueux amoncellement de bagages, de couffins, de paniers à provisions, de cages à poules. Le gloussement de ces oiseaux fait un léger bruit de crécelle.

Quel agréable site que le village de Bè! (2005e: 733)

À la différence du « *tou, tou, tou* » (2005a: 236) du train à vapeur d'antan, c'est par le « *Pin pan pin pan* » du train au diesel ultérieur que Couchoro marquera le temps qui passe sur l'histoire du pays dont il fait le portrait à travers ses paysages mis en scène:

Pin pan! Pin pan! Pin pan!

La sirène signalant l'approche de l'autorail est le branle-bas d'un véritable assaut, car personne ne veut rater son voyage. La rumeur s'amplifie soudain, multipliant les cris, les appels, les effets de gosier et les rires. Une vraie bousculade! qui ne va point sans protestation, sans insulte.

– Fais donc attention, dis, hein! Tu me marches sur les pieds!

– Et toi, tu salis ma veste avec ta corbeille puante! Pouah!

– Ha! pauvre *kopemeto*! agglomérat de paysans, va!

– Et que feraient, comment vivraient ces précieux citadins, sans le travail de nos bras de « *kopemeto* »?

Et un gros rire vient départager les deux antagonistes et leurs partisans.

Pin pan! Pin pan!

Le convoi arrive enfin en gare, dans un grondement de fer qui va en descendo. Et c'est la grande ruée vers les compartiments du train pris d'assaut par la masse mouvante et houleuse des voyageurs! (2005e: 733-734)

Conclusion

Pour conclure, il faudra souligner le principe du regard « familial » que propose Félix Couchoro du paysage présenté dans ses romans, en référence ici à la distinction que Bernard Mouralis (1999) propose par exemple du regard défamiliarisant et du regard familiarisant dans le roman francophone africain, lorsque l'on quitte la perspective étrangère occidentale sur le paysage pour la présentation qu'en propose l'écrivain autochtone. Pour Mouralis, qui évoque l'usage

littéraire du motif du chemin de fer dans les œuvres des auteurs africains francophones, il convient de distinguer des attitudes spécifiques qu'il identifie tour à tour au désir d'abolir le temps historique de colonisation (*ibid.* : 18) dans le rappel du lien entre le chemin de fer et l'histoire coloniale, au désir de réappropriation de l'apport technologique de l'Occident dans l'exemple de la grève mise en scène dans les *Bouts de bois de Dieu* de Sembène Ousmane (*ibid.* : 19), et au désir de familiarisation du regard du lecteur avec le « pays » mis en écriture, ici, à travers le paysage vu durant le voyage en train dans *L'enfant noir* de Camara Laye :

Ainsi, contrairement à ce qu'il pouvait penser au départ, l'itinéraire que parcourt le voyageur et qui le mène, à travers une Guinée qu'il découvre, de Kouroussa à Conakry, ne le conduit pas en réalité d'un monde familier à un monde inconnu et étrange, sinon hostile. Il le fait passer d'un espace familier et familial à un espace social qui se manifeste à travers le réseau des liens qui unissent les hommes et créent entre eux une solidarité différente de celle que l'enfant connaît dans la relation avec ses parents (*ibid.* : 23).

Ce regard « familiarisant » peut servir de repère dans l'appréhension du travail de Félix Couchoro sur le paysage dans ses romans. En cela, émerge chez l'écrivain la démarche discursive qui vise à infirmer les catégories épistémologiques du fait colonial sur l'espace local, aux fins de réhabiliter ce dernier, de le re-présenter aux « fils » et « filles » de ce « pays » que l'écriture place ainsi au cœur de son propos. La lecture géocritique du texte francophone ou du texte postcolonial ne saurait se départir d'une telle perspective de proximité du regard qui s'y propose, devant en cela reconceptualiser ses paradigmes de travail dérivés de l'acception foncièrement occidentale de ses catégories épistémologiques. C'est également, il faudra le rappeler, le constat et le souhait de Michel Collot (2015) dans sa réflexion sur les catégories méthodologiques ou constitutives des nouveaux regards sur le paysage en Occident, ne serait-ce que dans leur applicabilité au corpus littéraire europhone en Afrique :

Dans la culture occidentale, le rapport au paysage est principalement d'ordre visuel, même s'il peut faire aussi intervenir d'autres sens. C'est ce privilège de la vue qui se retrouve dans l'autre signification du mot, qui semble être apparue postérieurement, mais qui est vite devenue la plus courante. [...]

De ces définitions différentes mais convergentes, on peut dégager quelques traits essentiels. Si le paysage n'est pas le pays, c'est qu'il n'est pas délimité par des frontières politiques ni même seulement par ses caractéristiques physiques, mais aussi et surtout par le regard d'un sujet : il se confond avec son champ visuel, il dépend

de son point de vue. Ce n'est donc pas un espace objectif, puisque son ancrage est irréductiblement subjectif. C'est pourquoi l'étude du paysage en littérature ne saurait se borner à une approche géopolitique ou sociocritique, mais doit intégrer sa dimension sensible et imaginaire, comme le fait Jean-Pierre Richard quand il parle du *Paysage de Chateaubriand*, ou comme doivent le faire, selon moi, une géocritique et une géopoétique (2015: 13).

Chez Félix Couchoro, la subjectivité qu'évoque Collot, et dont la sensibilité et la perspective ontologique de l'imaginaire suscité doivent être prises en considération, débouche justement sur la perspective politique et historique de l'espace mis en écriture dans la question du paysage. S'il rappelle par exemple, dans le prologue de son roman *L'héritage cette peste* (2005b)⁴, le vice-de-forme juridique par lequel s'invalide la constitution même du territoire colonial initial du Togo, c'est dans la persistance du motif du chemin de fer Lomé-Aneho qu'il réinstitue l'espace pré-existant à cette colonie du Togo et à son extension postcoloniale d'aujourd'hui, dans le principe, qui n'est plus utopique, du pays guin-ewe à remettre sur pied.

Laté Lawson-Hellu est professeur agrégé de littérature francophone à l'Université Western. Il s'intéresse à la question du discours et de ses manifestations littéraires, de même qu'à la problématique de la langue dans le corpus francophone. Il compte, parmi ses publications, une monographie sur *Roman africain et idéologie*, un collectif sur *Littérature et impôt*, l'édition en trois volumes des *Œuvres complètes* de l'écrivain Félix Couchoro. Sa recherche en cours porte sur la question du plurilinguisme dans l'œuvre romanesque de l'écrivain Félix Couchoro.

Références

COLLOT, Michel (2015). «Le paysage africain: ancestral ou colonial?», *Études littéraires africaines*, n° 39 (*Littératures africaines et paysage*): 11-24.

COUCHORO, Félix ([1950] 2005a). *Drame d'amour à Anecho*, dans *Œuvres complètes*, T. 1, London (Ontario), Mestengo Press: 233-324.

-- ([1952] 2005b). *L'héritage, cette peste* ou *Les secrets d'Éléonore*, dans *Œuvres complètes*, T. 1, London (Ontario), Mestengo Press: 325-395.

-- ([1955] 2005c). *Max Mensah*, dans *Œuvres complètes*, T. 1, London (Ontario), Mestengo Press: 397-466.

⁴ Notamment: « Dans un précis d'histoire du Togo, nous lisons ces quelques lignes qui auréolent de gloire la vieille cité de Baguidah: / *Début juillet 1884. / Quand le Mowe jette l'ancre au large d'Anecho, les commerçants allemands viennent à bord. On leur avait donné huit jours pour quitter le territoire. Ils sont contents de voir Nachtigal et sa canonnière. Le consul général descend à terre, palabrer avec le roi d'Anecho. Sans succès. Nous sommes au 3 juillet 1884. / Le Mowe lève l'ancre et remonte la côte, emmenant les commerçants. À Baguidah, le lendemain, Nachtigal fait plonger une lance dans le sol, lance portant l'étendard impérial. Le 5, Nachtigal signe avec Mlapa III, Roi de Togo (aujourd'hui Togoville) un traité mettant les sujets de Mlapa "sous protection allemande". / Cela, c'est l'histoire » (Félix Couchoro, 2005b: 327). Voir, dans ce sens, Laté Lawson-Hellu (2014).*

-- ([1962] 2005d). *Béa et Marilou* ou *Le fils de Mawoulawoé*, dans *Œuvres complètes*, T. 1, London (Ontario), Mestengo Press: 467-529.

-- ([1963] 2005e). *La dot, plaie sociale*, dans *Œuvres complètes*, T. 1, London (Ontario), Mestengo Press: 731-796.

-- ([1965] 2006). *Le passé resurgit*, dans *Œuvres complètes*, T. 2, London (Ontario), Mestengo Press: 19-92.

GARNIER, Xavier (2015). «Présentation», *Études littéraires africaines*, n° 39 (*Littératures africaines et paysage*): 7-10.

HARLOW, Barbara (1987). "Narratives of resistance", in *Resistance Literature*, New York, Methuen: 75-116.

LACOSTE, Yves (1990). *Paysages politiques. Braudel, Gracq, Reclus*, Paris, Librairie Générale Française, coll. « Le Livre de Poche ».

LAWSON-HELLU, Laté (2014). « La question de la citation : entre la pratique littéraire et la pratique juridique », *Voix Plurielles*, vol. XI, n° 2 : 163-179, <<https://brock.scholarsportal.info/journals/voixplurielles/article/view/1111>>, consulté le 27 mars 2017.

MOURA, Jean-Marc (1999). « Littératures coloniales, littératures postcoloniales et traitement narratif de l'espace : quelques problèmes et perspectives », dans Jean BESSIÈRE et Jean-Marc MOURA (dir.), *Littératures postcoloniales et représentations de l'ailleurs. Afrique, Caraïbe, Canada*, Paris, Honoré Champion: 173-190.

MOURALIS, Bernard (1999). « Le même et l'autre : réflexions sur la représentation du voyage dans quelques œuvres africaines », dans Jean BESSIÈRE et Jean-Marc MOURA (dir.), *Littératures postcoloniales et représentations de l'ailleurs. Afrique, Caraïbe, Canada*, Paris, Honoré Champion: 11-27.

RIESZ, János (2015). « La réappropriation du paysage africain dans *L'esclave* de Félix Couchoro (1929) », *Études littéraires africaines*, n° 39 (*Littératures africaines et paysage*): 25-38.

SEBALD, Peter (2001). « Aneho: 1884-1914 », dans N. L. GAYIBOR (dir.), *Le tricentenaire d'Aneho et du pays Guin. Volume 1: À l'écoute de l'Histoire*, Lomé, Presses de l'Université du Bénin: 235-276.

WESTPHAL, Bertrand (2005). « Pour une approche géocritique des textes. Esquisses », *SFLGC – Vox Poetica*, <<http://www.vox-poetica.org/sflgc/biblio/gcr.htm>> (repris de WESTPHAL, Bertrand (2000). *La géocritique, mode d'emploi*, Limoges, PULIM: 9-40).

WYLIE, John ([2007] 2015). *Paysage. Manières de voir*, trad. de Xavier Carrère, Paris, Actes Sud/ENSP.