

PHILIPPE FOREST

LE SIÈCLE DES NUAGES

roman

nrf

GALLIMARD

DU MÊME AUTEUR

Aux Éditions Gallimard

Romans

L'ENFANT ÉTERNEL, « L'Infini », 1997, prix Femina du Premier Roman (Folio n° 3115).

TOUTE LA NUIT, 1999, Premio Grinzane Cavour.

SARINAGARA, 2004, prix Décembre, prix Konishi (Folio n° 4361).

LE NOUVEL AMOUR, 2007 (Folio n° 4829).

Essais

RAYMOND HAINS, UNS ROMANS, « Art et artistes », 2004.

TOUS LES ENFANTS SAUF UN, 2007 (Folio n° 4775).

ARAKI ENFIN, L'HOMME QUI NE VÉCUT QUE POUR AIMER, « Art et artistes », 2008.

Aux Éditions Cécile Defaut dans la série « Allaphbed »

LA BEAUTÉ DU CONTRESENS ET AUTRES ESSAIS SUR LA LITTÉRATURE JAPONAISE, 2005.

DE TEL QUEL À L'INFINI, *Nouveaux essais*, 2006.

LE ROMAN, LE RÉEL ET AUTRES ESSAIS, 2007.

HAIKUS, ETC. SUIVI DE 43 SECONDES, 2008.

LE ROMAN INFANTICIDE : DOSTOIEVSKI, FAULKNER, CAMUS, ESSAIS SUR LA LITTÉRATURE ET LE DEUIL, 2010.

Chez d'autres éditeurs

PHILIPPE SOLLERS, « Les contemporains », Seuil, 1992.

CAMUS, Marabout, 1992.

LE MOUVEMENT SURREALISTE, Vuibert, 1994 (rééd. sous le titre de *Introduction au surréalisme*, Vuibert, 2008).

TEXTES ET LABYRINTHES : JOYCE/ KAFKA/ MUIR/ BORGES/ BUTOR/ ROBBE-GRILLET, éditions Inter-Universitaires, 1995.

Suite de œuvres de Philippe Forest en fin de volume

LE SIÈCLE DES NUAGES

PHILIPPE FOREST

LE SIÈCLE
DES NUAGES

roman

nrf

GALLIMARD

« Mais chaque spectateur cherchait en
soi l'enfant miraculeux
Siècle ô siècle des nuages. »

GUILLAUME APOLLINAIRE,

Un fantôme de nuées

PROLOGUE

Tantaene animis caelestibus irae?

VIRGILE

Ils descendaient depuis l'azur, laissant vers le bas grossir la forme de leur fuselage, traçant doucement leur trait au travers des nuages. Le vrombissement des quatre moteurs, juchés sur le sommet des ailes, enflait, vibrant dans le vide, résonnant jusqu'à terre. Leur ventre touchait enfin la surface de l'eau, projetant à droite et à gauche un panache puissant qui retombait en écume, bousculant tout avec des remous épais qui dérangeaient les barques amarrées et remontaient haut sur le bord des berges.

C'était l'été sans doute. Les vacances étaient déjà commencées. Il avait couché son vélo dans l'herbe toute brûlée par la chaleur du soleil. Peut-être attendait-il allongé sur le sol ou bien se tenait-il assis sur un ponton, les jambes se balançant au-dessus du courant très lent. À perte de vue, le grand ciel bleu du beau temps recouvrait le monde. Il regardait descendre vers lui le signe en forme de croix de la carlingue

et des ailes. Lorsque l'avion heurtait l'eau, le choc le ralentissait net. Forant dans le fleuve une tranchée immatérielle, il creusait son sillage entre les rives, rebondissant formidablement d'avant en arrière, basculant sur l'un et puis l'autre de ses flancs, oscillant sur ses deux flotteurs jusqu'à ce qu'il s'arrête enfin : rond avec son ventre vaste comme celui d'une baleine, inexplicable parmi les péniches et les navires de plaisance, immobile comme un paquebot étrange mouillant au beau milieu des terres.

L'Histoire raconte qu'ils venaient d'Angleterre, de Londres et de Southampton, puis reprenaient leur vol pour plus loin, *via* Marseille et Brindisi, vers l'orient et le midi, Le Caire, Le Cap, Bombay et Sydney. Imperial Airways avait choisi ce lieu comme escale pour ses hydravions parce que l'autonomie de ses appareils commandait cet arrêt au milieu de nulle part. Il fallait ce point très précis de province française, désigné sans doute au hasard sur la carte, pour faire passer par lui tout le réseau des lignes conduisant jusqu'aux principales destinations du Commonwealth. Avec le courrier et la cargaison, les appareils n'emportaient que quelques passagers pour qui, le temps que les mécaniciens opèrent dans la nuit, on réservait en ville, à l'Hôtel d'Europe et d'Angleterre, les chambres les plus luxueuses. Un petit bateau venait chercher à bord les voyageurs et les conduisait jusqu'au débarcadère. Celui-ci se situait quai du Breuil à deux pas des bureaux de la compagnie. Là les attendait un taxi, entouré de la foule des curieux, les jeunes filles venues pour voir les toilettes et les parures des dames, les jeunes gens pour admirer la mécanique des moteurs et copier l'allure des aviateurs.

Pour son tout premier vol, son *maiden flight*, quelques mois plus tôt, le Capricorne, un jour de mars 1937, s'était perdu dans le vent et la neige. Le brouillard recouvrait tout le pays. Les bourrasques étaient si puissantes qu'elles déportaient l'engin qui, depuis longtemps, avait tout à fait perdu son cap. Les pilotes ont survolé Mâcon sans même apercevoir la forme de la ville au-dessous d'eux. Et puis l'appareil est allé s'écraser un peu plus loin contre les monts du Beaujolais près d'un sommet qu'on appelle la Croix de Fufret. Depuis quelque temps, l'avion perdait de l'altitude. L'enquête n'a jamais pu établir pourquoi. Le givre avait peut-être affecté les moteurs et les instruments. Ou bien : le commandant de bord cherchait la vallée pour y passer sous les nuages. Privé de toute visibilité, il est descendu trop bas. L'aile droite a heurté la cime de deux arbres, la coque a accroché le sol et l'engin est allé se perdre près de l'épaisseur des pins. Il n'y a eu qu'un seul survivant, presque indemne, le radio, un certain Cooper, grelottant, stupéfié dans le paysage blanc où s'était abattu le Capricorne blessant mortellement ou bien tuant sur le coup le seul passager à bord, une demoiselle du nom de Betty Coakes en route vers les Indes, et puis tout le reste de l'équipage.

Je le revois, lui, mon père, vieillissant, et ce qu'il disait parfois du naufrage d'avoir vécu. Il ne se plaignait pas. Il n'avait rien à regretter de sa vie, je crois. C'était autre chose. Au fond, il n'en revenait pas. Que tout soit allé si vite et se trouve désormais accompli. Qu'il y ait eu toute cette accumulation d'instantanés avant d'attendre la fin. Autour de lui, il cherchait quelqu'un qu'il puisse prendre à témoin de son étonnement. Et il n'y avait personne, bien sûr. Pas plus moi qu'un autre. Personne puisque l'expérience est chaque fois si

singulière qu'on échoue soi-même à la comprendre et qu'il est du coup impossible de la communiquer, de la transmettre à quiconque. Au mieux, on laisse aux suivants un signe pour plus tard afin qu'ils s'en souviennent le jour où, après vous, leur vient la même surprise et qu'ils découvrent que, sur eux, le temps à son tour a passé et que, pas davantage que vous, ils ne trouvent désormais quelqu'un avec qui partager l'évidence de leur étonnement. Personne puisque ceux qui ont su sont morts et que les autres, pour eux, l'heure de savoir n'est pas encore arrivée.

C'est le seul mot que je lui ai jamais entendu : la vieillesse, un naufrage. Non pas, avec l'âge, le corps qui s'use, l'envie d'exister qui s'étiole, la fatigue retrouvée au lever du lit, l'attente morne du soir et du sommeil, l'incessante lassitude devant le monde, l'énervement face à la stupide et insistante immobilité des choses vaines de la vie. Pas même le sentiment d'avoir laissé se perdre sa chance, d'avoir raté sa vie, de n'avoir pas été à la hauteur de ce que l'on s'était autrefois imaginé de soi. Simplement : la certitude tardive que tout s'achève toujours dans la plus complète indécision, et que l'on termine égaré, comme dans un paysage de brume et de neige où le hasard d'un obstacle insignifiant vous fait chuter soudain n'importe où, à l'endroit indifférent qu'une panoplie de décombres viendra marquer un moment pour la curiosité des passants.

Ou alors : autre chose. Seulement le temps qui s'épaissit soudain et qui acquiert subitement sa vraie consistance au sein de laquelle vient se loger toute la somme des histoires passées avec le tour étrange qu'elles ont pris et qui vous interdit d'y

croire pour de bon. On ne se rappelle plus rien et l'on se sent tout seul. Alors, la longue parole impersonnelle du monde reprend, qui raconte votre vie avec toutes les autres, et qui les verse au compte des mêmes fables dont reste encore un instant la rumeur de légende retentissant pour rien.

Il devait s'imaginer, parce qu'il avait quinze ou seize ans, que l'aventure commençait quand elle touchait déjà à sa fin. La génération des hydravions d'Imperial Airways était la dernière. Ou presque. Les Dornier et les Latécoère avaient franchi l'Atlantique Sud quelque temps auparavant. Des îles du Pacifique et puis des Caraïbes servaient depuis peu de pontons à la Pan American. Bientôt, la guerre obligerait à fermer toutes les lignes. De toute façon, elles avaient cessé d'être assez rentables. Il y avait eu déjà pas mal d'appareils perdus, comme celui de Mermoz, quelques mois plus tôt, dans le grand vide des océans, percutant la plaque dure des flots, dispersant leurs fragments de fuselage dans la houle, avec les sacs du courrier marquant simplement l'endroit de l'impact comme des bouées tournant à la dérive dans le courant, avant d'être engloutis à leur tour. Et le reste irait bientôt à son destin de ferrailles.

Il n'y a pas plus de vingt kilomètres de Mâcon à Ouroux, là où l'avion était tombé, et gisait près des arbres, le corps comiquement rompu comme celui d'un homme passé par la fenêtre, le cou cassé, et dont les membres prennent sur le sol une attitude impossible de pantin. Heurtant la pente, l'appareil avait glissé sur plusieurs centaines de mètres avant de venir reposer sur le blanc de la neige, à la lisière d'un bois. La trace laissée était aussi lisible que celle d'une luge trop lourde.

De part et d'autre du rail ouvert dans le froid et la pierre, on trouvait des fragments de l'appareil que le choc avait éparpillés et projetés parfois très loin sur le côté : les hélices, les moteurs, les réservoirs, l'un des flotteurs, un morceau de la dérive. La structure de l'appareil avait à peu près résisté. Seule l'aile droite avait cédé. Mais la violence du choc avait dû être considérable pour produire une telle hécatombe instantanée.

La nouvelle s'était répandue très vite. Alertée par la presse locale, une petite foule s'était réunie dans la forêt. Lui, regardait avec les autres, fasciné comme on l'est par un spectacle de désastre. Il était monté dans l'automobile de l'un de ses camarades. La route serpentait, au sortir de la ville, parmi les coteaux et les vignobles. La neige rendait la circulation difficile. Et puis personne n'avait pu dire précisément où l'appareil était tombé. Après un virage, ils ont aperçu plusieurs véhicules rangés dans une clairière. Un chemin grimpait un peu plus haut. Les gendarmes faisaient cercle autour des débris qu'ils protégeaient des photographes et de la cohue des curieux. Les cadavres avaient déjà été allongés sur le sol, un drap posé sur eux, dans l'attente d'être chargés par l'ambulance qui peinait à parvenir sur les lieux. Mais c'était le ventre de l'avion qu'on voyait surtout, exposé, obscène, comme celui d'un gros poisson mort tiré de son élément et agonisant sur la berge. L'anglais dit : « *flying boats* ». Cela veut dire : « bateaux volants ». Un naufrage, oui : l'anéantissement arbitraire, la rencontre des récifs, leur lame de pierre qui fend le fuselage d'un seul coup, la coque qui craque, et enfin l'éparpillement de l'épave qui se répand partout autour d'elle.

Et pourtant s'il avait voulu raconter son histoire, s'il avait trouvé quelqu'un pour l'écouter, ne sachant pas par où commencer, l'idée ne lui serait certainement jamais venue d'évoquer cette journée de mars 1937 dont il n'avait probablement même pas gardé le souvenir. La nouvelle, d'ailleurs, il ne l'avait apprise qu'à la sortie du lycée, après la récréation et puis l'étude, une fois finie sa version de Virgile, redescendant vers les quais où se situaient la maison, le laboratoire, la boutique, rencontrant par hasard un camarade l'informant tout excité du désastre, lui disant que cela devait arriver avec un tel temps, que l'un des hydravions d'Imperial Airways s'était écrasé contre la montagne en début d'après-midi, qu'il y avait des victimes, qu'on racontait aussi qu'une cargaison précieuse (de l'or!) avait disparu. Ou bien : il l'aurait su seulement par les journaux du lendemain, *Le Progrès*, *Le Nouvelliste*, venus de Lyon, faisant leurs gros titres de l'accident et qu'il aurait aperçus, le matin, au petit déjeuner, à même la toile cirée tendue sur la table de la cuisine, près des bols et du café, avant de prendre le chemin de la classe, son devoir de la veille dans son cartable, une vingtaine de vers tirés du premier livre de *L'Énéide*, dont il ne lui aurait pas été trop difficile de vérifier la traduction dans n'importe quelle édition courante de Virgile s'il n'avait mis un point d'honneur, parce qu'il était le meilleur latiniste du lycée, à les rendre lui-même en français avec la seule ressource de son Gaffiot tout neuf.

Et même s'il s'était souvenu de cette journée de mars 1937, même s'il avait trouvé quelqu'un pour l'écouter racontant la brume et la neige et comment elles avaient tout à coup enveloppé la région d'une épaisseur opaque à l'intérieur de laquelle l'avion s'était perdu, passant invisible au-dessus de la ville où

lui, pendant ce temps-là, butait sur la charade d'un exercice de trigonométrie un peu compliqué, il n'aurait pas eu le cœur de donner à l'événement la grandeur épique dont pourtant il devait bien avoir quelque idée à cause de Virgile : tous les vents soudain sortis du flanc creux de la montagne, l'Eurus, le Notus, l'Africus dépêchés par un dieu, les nuages dérochant tout au regard tandis qu'une nuit noire s'installe en plein milieu du jour, et les navires éventrés par les vagues, les abîmes qui s'ouvrent, le vertige où se met à tourner toute conscience du monde, l'univers avalant les vivants.

Si quelqu'un lui en avait parlé, il se serait plutôt contenté de citer le modèle de l'appareil, un Short Empire, un peu surpris de retrouver dans sa mémoire le souvenir de cet accident dont il n'avait pas été le témoin et dont, même à l'époque, il avait eu le sentiment qu'il ne le concernait pas, qu'il était l'affaire de l'aviation anglaise et des conducteurs d'hydravions, appartenant ainsi à une autre histoire que la sienne — son histoire à lui qui, pourtant, puisqu'il n'avait encore que seize ou dix-sept ans, n'avait pas encore commencé mais dont il ne doutait pas qu'elle serait totalement différente car il entendait bien être pilote mais meilleur pilote, plus habile et plus heureux. Et à tout prendre, plutôt que l'accident, il y aurait eu davantage de chances qu'il se rappelle tel ou tel des vieux vers latins, « *Tantaene animis caelestibus irae?* », qu'il avait fini par savoir par cœur à force de s'interroger sur la manière dont s'emboîtaient dans la phrase les mots morts d'une langue morte avec leurs cas et leurs déclinaisons.

Il n'aurait pas su par où commencer. Il n'aurait pas eu le souci de le faire. Commencer est une inquiétude de poète. Se

demander par l'arbitraire de quel premier mot il faut rompre le silence où se tiennent toutes les histoires, ouvrir l'outre pour libérer le vent moins meurtrier des phrases et se laisser ainsi emporter au hasard dans la direction où il souffle. Se le demander sans savoir — si bien qu'il faut implorer le secours d'une divinité, en appeler à n'importe quelle fiction dans le ciel vide, pour recevoir d'elle — la divinité, la fiction — la parole qui manque et qui fera aussi bien qu'une autre l'affaire, « *Musa, mihi causas memora...* », tirant alors de l'épaisseur amnésique de la durée le semblant d'un récit. Mais puisque l'histoire était finie, ou du moins sur le point de l'être, il se serait sans doute dit qu'il était inutile qu'elle eût jamais commencé.

C'est moi qui me souviens, « *Arma virumque cano* ». Quelqu'un d'autre que lui qui met des mots sur l'histoire et qui la sort du vide au fond duquel elle ne demandait qu'à disparaître doucement, rejoignant toutes les autres au sein de l'indiscernable rumeur où elles se mêlent enfin. Moi qui cherche maladroitement par où commencer, « Ils descendaient depuis l'azur... », en croyant calculer l'emphase qu'il faut aux phrases, « le vrombissement des quatre moteurs », afin de donner son allure d'épopée, « L'Histoire raconte... », à ce qui ne fut après tout qu'un roman comme un autre, celui d'un tout jeune homme, amoureux du ciel, dont la traversée des nuages eut pour seule particularité de se dérouler tandis qu'éclataient un peu partout sur le monde les mêmes orages d'acier. Moi dont la manie imbécile prive, un peu et pour rien, ce roman de l'oubli auquel il aspire et du repos dans lequel il finira malgré tout par dormir.

Si bien que c'est autrement qu'il faudrait commencer. Car un Short Empire — comme il l'aurait dit, identifiant sans hésitation le modèle de l'appareil —, j'en avais vu un, à Duxford, sous l'un des hangars du musée de l'Air (l'Imperial War Museum) où j'allais parfois le dimanche après-midi quand j'habitais à Cambridge. On l'avait allongé là pour servir de témoin et illustrer l'aventure ancienne qui voyait les avions d'Imperial Airways parcourir le monde. De vieilles photographies disposées sur des panneaux, des coupures de la presse anglaise ou française montraient l'appareil arrêté à l'escale de Mâcon. C'est donc là, il y a vingt ans, que j'ai dû me dire, que je me suis inévitablement dit que lui et elle avaient vu ce même avion, très exactement un demi-siècle auparavant, à l'occasion de l'une ou l'autre de ses escales, au cours des trois brèves années durant lesquelles la ligne fut régulièrement exploitée, malgré l'accident dont j'ignorais encore tout — car l'accident ne conduisit pas à renoncer à l'escale — et avant que la déclaration de guerre n'oblige à interrompre pour de bon la routine des vols commerciaux.

Par un jour de grand soleil — « c'était l'été sans doute » —, les images montraient la cohue sur le quai où des jeunes filles et des jeunes gens se pressaient pour apercevoir l'appareil, moteurs arrêtés, mouillant à quelque dix ou quinze mètres de la berge, eux — les jeunes gens et les jeunes filles — tournant le dos au photographe puisqu'ils regardaient l'engin immobile duquel l'équipage se préparait sans doute à débarquer si bien qu'aucun visage n'était visible sur la photographie et que lui et puis elle auraient pu être n'importe qui parmi les curieux se tenant face au même avion devant lequel, maintenant qu'on l'avait tiré de l'eau pour en faire une relique, ce quelqu'un qui

était moi se trouvait à son tour — debout désœuvré parmi les rares visiteurs dominicaux de Duxford —, observant une épave échouée à terre, momifiée comme un objet de musée, semblable non pas à une œuvre d'art mais à la dépouille soigneusement naturalisée d'un grand animal disparu, vestige d'une espèce éteinte depuis longtemps. Quelque chose d'impossible : comme une sorte de poisson volant aux proportions géantes, de baleine blanche aux ailes absurdement déployées, à quoi on avait donné pour nom Cambria ou Canopus mais qui aurait mérité davantage de s'appeler Béhémoth ou Léviathan, comme ces monstres aux formes d'hippopotame ou de dragon dont la légende raconte qu'ils naquirent autrefois de l'union coupable des anges du ciel avec les femmes de la terre et qu'ils survécurent au déluge pour servir de signe et rappeler aux vivants l'héroïque confusion du chaos dont ils sont tous sortis.

Sauf que l'animal n'avait rien de menaçant, qu'il n'avait pas l'apparence inquiétante d'un prédateur mais plutôt celle d'une créature débonnaire que sa seule disproportion aurait lentement rendue impropre à la vie. « Chimère » est le mot : quelque chose de mâle et puis de femelle, tenant à la fois des grands reptiles volants et des plésiosaures de la préhistoire, hésitant longuement entre le ciel et l'eau, à mi-chemin du pachyderme et du cétacé, avec les fantastiques ailes blanches d'un oiseau marin ouvertes sur le corps d'une baleine excessive.

Tout cela appartenant déjà à des temps légendaires, au même titre que les cerfs-volants humains, les montgolfières, les dirigeables, les appareils aux allures de chauve-souris, les bicyclettes ailées, les gyroplanes, tout le bestiaire assez fabuleux

des formes qui auraient pu être et se développer si l'avion ne s'était imposé à leur place, faisant passer aussitôt toutes les autres créatures volantes pour des aberrations vouées à disparaître dès leur conception, condamnées d'avance par les lois de l'évolution aéronautique, l'hydravion lui-même n'existant qu'à la façon d'un maillon dans la chaîne, maillon destiné à marquer le changement d'époques auquel, sans le savoir vraiment, il assistait — lui, couché sur l'herbe brûlée, ou bien assis sur le ponton, ou bien debout sur le quai —, observant, alors que la guerre allait éclater, le passage des derniers appareils de la ligne avant que ne commence, avec la sienne, une histoire nouvelle.

Car il ne pouvait imaginer que l'histoire ancienne était déjà sur le point de finir, que le temps des expérimentateurs et des pionniers, des acrobates et des bricoleurs touchait à son terme, que les explorateurs d'hier avaient pour la plupart disparu et que ceux d'entre eux qui avaient survécu étaient sur le point de s'entre-tuer dans des combats auxquels on ne lui laisserait pas même l'occasion de participer vraiment. Il ne pouvait se douter que le dernier de ceux-ci se laisserait mourir énigmatiquement aux commandes inutiles d'un appareil de reconnaissance comme pour mieux signifier que l'aventure s'arrêtait avec lui et que, si l'épopée devait continuer malgré tout, elle le ferait sous une forme si différente et méconnaissable que ceux qui y participeraient, et lui serait bien de ceux-là, oseraient à peine se réclamer encore d'elle.

Je me suis approché de l'appareil avec la tentation de le toucher. Je me souviens avoir posé la main sur ce ventre extraordinairement rond. Il avait l'air d'abriter comme le

travail incompréhensible d'une grossesse et il semblait que derrière les flancs formidablement gonflés s'agitait vaguement toute une rumeur de rêves que je pouvais entendre si j'approchais assez l'oreille — comme on croit entendre la mer au fond d'un coquillage où retentit simplement le battement de son propre sang. C'est ce que je me suis dit en tout cas, me racontant à moi-même que tout le temps se tenait contenu, compressé, dans la coque de la carlingue, et qu'il se trouvait donc encore à naître, que toute l'histoire et sa brocante de débris reposaient dans la panse maternelle d'un monstre qui régurgiterait tout, le père, le fils, même le Saint-Esprit, et que le passé se tenait là attendant pour sa délivrance que quelqu'un vienne qui prononce seulement sur lui une parole propice.

J'ai posé ma main à plat sur le ventre de l'avion. Et j'ai très précisément pensé qu'il avait dû autrefois se coucher dans le lit de sable et d'eau de la Saône, celui-là même auprès duquel lui et elle — mon père et ma mère — avaient grandi à l'âge du vieux vingtième siècle, le fleuve coulant si lentement vers le sud que personne, un autre auteur latin le dit, n'a jamais su en percevoir le mouvement ni en dire la direction, comme si lui, le fleuve, allait indifféremment vers sa source supposée ou bien vers son possible estuaire, l'amont et l'aval indiscernables, traçant une sorte de boucle perpétuelle, sans commencement ni fin, à l'intérieur de laquelle remuaient doucement les longs et lents remous d'une seule et même histoire.

Car cela vient très tard, à chacun, une fois que le milieu du chemin de sa vie est passé, ce désir imbécile de se retourner

Œuvres de Philippe Forest (suite)

HISTOIRE DE TEL QUEL, « Fiction & Ciel », Seuil, 1995.

OÉ KENZABURŌ, LÉGENDES D'UN ROMANCIER JAPONAIS, Pleins Feux, 2001.

PRÈS DES ACACIAS, L'AUTISME, UNE ÉNIGME (avec des photographies d'Olivier Menanteau), Actes Sud/3CA, 2002.

Préfaces

Louis Aragon, ANICET OU LE PANORAMA, ROMAN, LES CLOCHES DE BÂLE, in *Œuvres romanesques*, t. 1, « La Pléiade », Gallimard, 1997.

Louis Aragon, LES ADIEUX ET AUTRES POÈMES, in *Œuvres poétiques*, t. 2, « La Pléiade », Gallimard, 2007.

Philippe Sollers, VISION À NEW YORK, « Folio », Gallimard, 1998.

Philippe Sollers, LOGIQUE DE LA FICTION, Éditions Cécile Default, 2006.

VOYAGER À LA VERTICALE, APSV/ Parc de la Villette, Actes Sud, 2000.



Le Siècle des nuages Philippe Forest

Cette édition électronique du livre *Le Siècle des nuages*
de *Philippe Forest*
a été réalisée le 09/06/2010 par les Éditions Gallimard.
Elle repose sur l'édition papier du même ouvrage, achevé
d'imprimer en juin 2010 par l'imprimerie CPI Firmin-Didot
(ISBN : 9782070129867)
Code Sodis : N44485 - ISBN : 9782072412639
Numéro d'édition : 175971