

Martine Sonnet et le *Montparnasse monde* : « un petit écosystème dans la symbiose générale »
Martine Sonnet's *Montparnasse monde* : “a small ecosystem within a larger symbiosis”

Émilie Brière

Volume 45, Number 2, Summer 2014

Montréal, Paris, Marseille : la ville dans la littérature et le cinéma contemporains. Plus vite que le coeur des mortels

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1028978ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1028978ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département des littératures de l'Université Laval

ISSN

0014-214X (print)

1708-9069 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Brière, É. (2014). Martine Sonnet et le *Montparnasse monde* : « un petit écosystème dans la symbiose générale ». *Études littéraires*, 45(2), 73–82.
<https://doi.org/10.7202/1028978ar>

Article abstract

In Paris, the Montparnasse train station embodies the evolution of a certain school of urban design that started in the 1960s, which sought to abolish the city centre versus suburbs dichotomy, foster new transit means, democratise tourism, and manage public spaces through ergonomic and standardised paths indicated by signage meant to steer blind crowds of bland and indifferent individuals. While spending a few years “deciphering” the Montparnasse station and trying to determine whether it could be “lived”, Martine Sonnet launched a multimedia project that combined a blog containing pictures and short videos of daily events at the station, and a compilation of her observations and memories that got published in 2011. While her telegraphic prose replaces named persons with anonymous passengers lacking substance, her depiction of the “Montparnasse microcosm” relies increasingly on the narration of adventures, accidents and daily mishaps that survived the standardisation advocated by modern urban design principles. While at first glance a soulless, grey fog of escalators, the station finally comes across as an ecosystem coloured by individual lives, family memories and social history. Those who often walk through Montparnasse will realise the full impact of Martine Sonnet's very personal and empathetic take on the station, a world of its own nested within 21st-century Paris.

Paris



Martine Sonnet et le *Montparnasse monde* : « un petit écosystème dans la symbiose générale »

ÉMILIE BRIÈRE

Les lieux sont des histoires fragmentaires et repliées, des passés volés à la lisibilité par autrui, des temps empilés qui peuvent se déplier, mais qui sont là plutôt comme des récits en attente et restent à l'état de rébus.

Michel de Certeau, *L'Invention du quotidien*.

Les Parisiens ont l'habitude d'affirmer avec une pointe de cynisme que le plus beau panorama de Paris s'observe du haut de la tour Montparnasse — pour la bonne raison que c'est le seul endroit d'où sa vue ne gâche pas la perspective. À rebours de cette tendance commune à confiner ce quartier dans une tache aveugle du paysage parisien, Martine Sonnet en fait le point focal de son dernier récit. Devant la laideur et les dysfonctionnements de cet ensemble, elle élabore, dans *Montparnasse monde*¹, une écriture apte à rendre habitable ce lieu froid et impersonnel. Informé par les fondements idéologiques qui ont donné naissance au projet urbanistique, ce travail du texte engage une nouvelle vision des rapports sociaux dans le Paris du XXI^e siècle.

Maine-Montparnasse

La gare Montparnasse n'a pas toujours été le vilain petit canard de l'architecture ferroviaire à Paris. Avec son style néo-classique, son imposante façade sur rue et ses verrières, elle pouvait, jusqu'au milieu du XX^e siècle, revendiquer la même envergure de monument que ses sœurs du Nord, de Lyon ou de l'Est. Elle est aujourd'hui indissociable de l'ensemble urbain dans lequel elle a été intégrée, le « quartier Maine-Montparnasse », dont le développement est concrètement et symboliquement tributaire de l'histoire sociale de la seconde moitié du XX^e siècle. Entamés dans les années 1950, les travaux de réaménagement du quartier se sont

1 Martine Sonnet, *Montparnasse monde : roman de gare*, Cognac, Éditions Le Temps qu'il fait, 2011. Les références ultérieures à ce récit seront signalées dans le corps du texte par la seule mention du numéro de la page citée.

prolongés pendant toute la période gaullienne et même au-delà, si bien que « Maine-Montparnasse » porte, au cœur de son principe, la marque des Trente Glorieuses, de son idéologie, de ses idéaux, de ses fantasmes.

La configuration adoptée est emblématique d'un concept d'aménagement du territoire en vogue à cette époque, rétrospectivement nommé « urbanisme sur dalle ». Les ensembles urbains issus de ce concept sont facilement reconnaissables : une poignée d'immeubles assez hauts entourent une dalle surélevée par rapport au niveau naturel du sol². L'urbanisme sur dalle obéit au principe de la ségrégation verticale, qui consiste à répartir les différents types de circulation en trois niveaux distincts : sous le niveau du sol, les voies de transport en commun ; sur la chaussée, la circulation automobile ; sur la dalle rehaussée, les trajets piétonniers permettant aux promeneurs d'accéder directement aux commerces.

L'émergence de ce nouveau modèle d'urbanisme répond très directement à une profonde mutation sociale impulsée par le développement de la circulation automobile à grande échelle, rendue possible après-guerre par la mise en circulation de modèles démocratiques de voitures — notamment la 4CV de Renault et la 2CV de Citroën. Pour s'adapter à cet afflux de voitures dans les villes, ce sont toutes les infrastructures routières qui doivent alors être repensées dans les métropoles françaises, à Paris en particulier : élargissement des voies, pénétration des autoroutes dans la ville, fluidification des intersections. La ségrégation verticale, en sectorisant circulation piétonne et circulation automobile sur deux niveaux distincts, répond idéalement à cette nouvelle conception de la ville comme entrelacement de flux à canaliser. Cette séparation permet à la fois de protéger les piétons des dangers des voitures et d'offrir aux conducteurs le plaisir d'une circulation automobile sans entraves.

Car c'est là l'une des valeurs clés du Paris moderne fantasmé après-guerre : la circulation fluide et, surtout, rapide. La vitesse fait l'objet d'une fascination et d'un fort investissement symbolique et esthétique. Le vieux Paris doit cesser d'entraver l'accélération du progrès, et les urbanistes et les architectes de rêver d'un nouveau chantier haussmannien, où ce ne seraient pas des grands boulevards qu'on percera

2 D'autres quartiers de Paris, aménagés à la même époque, répondent à ce principe d'urbanisation : c'est le cas de La Défense, du quartier du Front-de-Seine Beaugrenelle dans le XV^e arrondissement et du quartier Olympiades dans le XIII^e arrondissement. Plusieurs grandes villes françaises ont aussi déployé leur projet d'urbanisme sur dalle : le quartier Mériadeck à Bordeaux, la Part-Dieu à Lyon, Echirolles à Grenoble, le Mirail à Toulouse, etc. Enfin, beaucoup de villes nouvelles de l'Île-de-France ont elles aussi été conçues sur ce modèle : Cergy, Noisy-le-Grand, Argenteuil, Choisy-le-Roi, etc. Au sujet de quelques-uns de ces grands ensembles architecturaux et, plus généralement, de l'histoire sociale des villes nouvelles, voir l'ouvrage collectif *Habiter la modernité*, dirigé par Xavier Guillot, actes du colloque « Vivre au troisième millénaire dans un immeuble emblématique de la modernité » (Saint-Étienne, 2004), Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne (École nationale supérieure d'architecture de Saint-Étienne), 2006.

dans Paris mais des autoroutes, pour relier les dalles entre elles³. À l'idée traditionnelle d'une ville conçue en cercles concentriques déployés autour d'un cœur historique, s'oppose la nouvelle vision d'une urbanité en archipel, constituée d'îlots piétonniers organisés autour d'une dalle et reliés entre eux par des voies toujours plus fluides et plus rapides.

Ce programme urbanistique est aussi un programme idéologique, qui prend racine dans la vision de la ville radieuse proposée par Le Corbusier quelques décennies plus tôt, ainsi que l'explique Virginie Lefebvre dans son essai *Paris-ville moderne* :

Proclamé au début du siècle par Le Corbusier, le caractère radieux de la ville moderne s'accompagne d'une idéalisation du futur et d'un rêve de pacification de la ville et de la société. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, il semble pouvoir se réaliser. La dalle, comme d'autres dispositifs de séparation des circulations, entend apporter une solution définitive au danger associé, dès les années 20, au développement de l'automobile. Elle veut résoudre les conflits liés au partage d'un même espace, la rue, entre les différents utilisateurs du sol urbain. [...] En ce sens, l'urbanisme sur dalle constitue une sorte de paradigme de la ville « du futur » ou « de demain » telle qu'avaient pu la rêver les architectes du Mouvement moderne avant-guerre⁴.

L'assimilation de l'accrochage entre véhicules et de l'altercation entre individus constitue un puissant nœud dans l'imaginaire social à l'époque gaullienne, et l'urbanisme sur dalle entend résoudre ces deux formes de discord, quel que soit le lien (factuel ou métaphorique⁵) qu'ils entretiennent.

Gestion optimale des flux, vitesse et fluidité de la circulation, pacification des frictions routières et humaines : c'est d'après cet idéal urbain et social que l'aménagement du quartier Maine-Montparnasse a été conçu. Or, entre cette vision utopique initiale et la réalité des multiples amendements apportés au fil des décennies, il faut bien admettre que la lisibilité des principes qui sous-tendaient le plan d'aménagement s'est considérablement perdue. Si bien que la gare Montparnasse se démarque aujourd'hui non pas par la fluidité de la circulation routière et piétonne en son sein, mais plutôt par sa division assez peu intuitive en différents espaces et

3 Kristin Ross l'explique dans son essai *Rouler plus vite, laver plus blanc. Modernisation de la France et décolonisation au tournant des années 60* : « Paul Delouvrier, préfet de la Seine et nouveau Haussmann, poursuivit dans l'orientation qui avait régi la planification de Paris depuis l'époque haussmannienne, selon laquelle les nécessités de la circulation devaient l'emporter sur toutes les autres considérations urbanistiques ; Delouvrier estimait que si Paris voulait « intégrer son siècle, il était grand temps que les urbanistes intègrent l'automobile ». Les thèses de Delouvrier trouvèrent un partisan enthousiaste en Georges Pompidou, qui déclara : « Paris doit s'adapter à l'automobile. Il faut pour cela renoncer à une esthétique périmée » (Paris, Flammarion, 2006, p. 73).

4 Virginie Lefebvre, *Paris-ville moderne : Maine-Montparnasse et La Défense 1950-1975*, Paris, Norma (Essais), 2003, p. 17.

5 Claudia Bouliane a montré, dans son article « Mourir dans la moyenne, à 130 à l'heure », comment, à l'époque gaullienne, l'accident routier pouvait incarner métaphoriquement les tensions sociales (dans François Provenzano et Sarah Sindaco [dir.], *La Fabrique du Français moyen*, Bruxelles, Le Cri/CIEL-ULB-ULG, 2009, p. 65-77).

niveaux et par son labyrinthe tentaculaire de passages reliant quais, métros, parkings et immeubles. Jeté (« canalisé ») dans des circuits incompréhensibles, le promeneur s'y perd facilement, et l'harmonie sociale naguère espérée laisse plus que souvent place à la frustration.

Montparnasse monde

Le récit *Montparnasse monde* s'appuie très explicitement sur l'histoire architecturale de la gare Montparnasse et sur les valeurs qui ont présidé à son réaménagement dans les années 1950 à 1980. Historienne, Martine Sonnet est ingénieure de recherche au CNRS, affiliée à l'Institut d'Histoire moderne et contemporaine. Depuis quelques années, sa pratique de recherche se double d'une pratique d'écriture littéraire, inaugurée en 2008 par la parution d'*Atelier 62*⁶. Dans ce premier récit, elle retrace la vie de son père à la lumière de l'histoire collective des ouvriers de l'usine Renault à Boulogne-Billancourt, qui a fermé en 1992 et dont l'auteure tente d'enregistrer le souvenir avant la démolition de ses bâtiments en 2004-2005. Les deux démarches d'écriture, celle d'*Atelier 62* et celle de *Montparnasse monde*, sont animées par la même ambition : à partir de la « lecture » d'un lieu, faire émerger une réflexion sur l'histoire individuelle et sociale des gens qui l'occupent ou l'ont occupé.

Pendant trois ans, de 2004 à 2007, Martine Sonnet a travaillé dans l'un des immeubles de l'ensemble Maine-Montparnasse, profitant du contact quotidien avec la gare pour l'observer. Le projet « Montparnasse monde » a d'abord pris la forme d'un blogue, destiné à rassembler des fragments — photos, vidéos, annotations — de la vie quotidienne dans ce microcosme. Le récit qu'elle tirera de cette matière est le fruit d'un travail d'agencement de ces notes, augmentées d'un matériau plus personnel puisé à la mémoire sociale, familiale et intime. Cet effort d'organisation et d'anamnèse engage également un travail de mise en forme énonciative et narrative, qui confère à cette représentation de la gare Montparnasse une épaisseur supplémentaire et une très forte densité de signification.

Montparnasse monde est dynamisé par une tension entre, d'une part, le « programme » de la gare — sa logique, sa mécanique, liées à son architecture — et, d'autre part, le programme poétique de Martine Sonnet — un programme qui repose à la fois sur son mode d'appréhension des lieux et sur sa façon de les traduire dans l'écriture. Cet affrontement est posé d'emblée dans le tout premier chapitre. L'incipit présente la narratrice obéissant au guidage, empruntant le trajet le plus direct — celui des aveugles :

Dans la gare, certains jours, mes pas adhèrent scrupuleusement aux reliefs du *cheminement aveugles*. Où il mène, comment, pourquoi. Le système des intersections et bifurcations suggérées : assimilé. Qu'il ne vous conduira jamais au bord d'un quai : pas besoin de vous faire un dessin. L'équidistance parfaitement maintenue des obstacles possibles : intégrée. Les yeux éteints, passer entre, sans se cogner, sans se faire de bleus. Sortir de là intacte. (p. 9)

Ces « reliefs du *cheminement aveugles* », parcours à trois rainures effectivement destinées au guidage des cannes blanches, figurent l'exigence d'optimisation des trajets, qui est le principe historique de l'architecture de la gare. Confiné à un rôle passif, le promeneur est requis d'obéir à un ensemble architectural qui lui dicte le comportement à adopter :

[U]ne gare toute en ligne de fuite, propice aux évitements. Figures imposées, corps de ballet réglé, cadencé, tendant à la méthodique déconstruction des rencontres. [...] Gare à la chorégraphie impitoyable : les flux des voyageurs se voient venir de loin, croient — voire espèrent — s'atteindre et au dernier moment, disloqués, écartelés, par les côtés, par en dessus, par en dessous. [...] Gare sans tolérance pour les égarés, ni en amont ni en aval, et sans patience pour le stationnement, l'indécision, le retour sur soi — *in fine* l'introspection. (p. 11-12)

À rebours de la passivité exigée par le lieu, le programme esthétique de la narratrice entend, lui, perturber ce principe d'optimisation des flux :

Gare appliquée à canaliser tout son monde mais vaincue par mes manigances : échappée du cheminement aveugles, je monte les escalators qui descendent, j'arpente à contre-sens les trottoirs roulants, je la caresse à rebrousse-poil et tous les chemins m'y mènent plus sûrement qu'à Rome. J'étire son emprise, la rends élastique, m'en joue, en jouis et y loge mon monde. Montparnasse, gare à géométrie personnelle variable, à mon usage, histoire de l'habiter et réciproquement. (p. 12)

D'entrée de jeu, le texte de Martine Sonnet met en tension ces deux forces agissantes : là où la gare commande des trajets unidirectionnels, la narratrice circule à contre-sens ; là où la gare entrave les rencontres, la narratrice cherche à y loger « son monde » ; là où la gare proscrie l'indécision et l'introspection, la narratrice privilégie l'appropriation libre et subjective des lieux.

Montparnasse monde n'est pas un roman, à peine un récit : la majeure partie du texte est composée de descriptions, il n'y a ni intrigue, ni personnage. Pourtant, le texte n'est pas exempt de toute narration, à cela près qu'elle n'apparaît jamais comme une structure surplombante et organisatrice, mais plutôt comme un horizon hors d'atteinte qui génère malgré tout une certaine forme de progression. Au fil des chapitres, le travail poétique du texte parvient à saper le programme de la gare pour creuser au milieu de l'enchevêtrement d'escalators et de couloirs des niches de récit qui gangrènent progressivement l'architecture anonyme de la gare. À défaut de s'appuyer sur une intrigue à proprement parler, c'est cette progression qui donne son souffle au récit.

Les premiers chapitres se caractérisent par un relatif effacement de la narratrice derrière la description des éléments du décor, dans un style télégraphique⁷ : un chapitre est consacré au mobilier, un autre à la signalétique, un autre aux couleurs (en l'occurrence aux nuances de gris), un autre à la géographie des aires

7 L'énumération des inscriptions sur les piliers, la retranscription des messages d'annonces automatiques ou encore le relevé méticuleux des prises électriques ne sont pas sans faire penser à la *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien* de Georges Perec (1975).

d'attentes, etc. L'abondance de phrases nominales, infinitives ou participiales figure l'effacement de l'instance narrative, sa réduction en instance descriptive. Petit à petit, cependant, la narratrice gagne en individualité, et les contours de sa personnalité se laissent percevoir avec une netteté croissante par la mise en scène de son activité d'observation, laquelle est accompagnée de plus en plus fréquemment de modalisateurs qui signalent la subjectivité de son point de vue : « Je ne sais pas si [...] » (p. 41) ; « Ce que je trouve astucieux, c'est [...] » (p. 41) ; « J'ai constaté que [...] » (p. 42) ; « Je n'ai jamais vu [...] » (p. 42).

La tension vers cet horizon de narrativité se ressent ensuite dans le traitement des personnages. Tel qu'il est présenté dans les premiers chapitres, l'univers de la gare Montparnasse paraît peuplé non pas d'individus, mais d'un ensemble de voyageurs indifférenciés et anonymes, aussi peu divisible en unités que le serait un fluide à canaliser. Progressivement cependant, certaines figures se détachent. À celle de la narratrice s'en ajoutent d'autres : des voyageurs, des employés, puis des collègues et des amis. Les présences humaines incarnées commencent d'abord à apparaître en creux, assujetties à la description des lieux, comme le montre ce passage sur la cantine :

À 11h, le sel et le poivre seront rigoureusement disposés au centre de chaque table. Vers 14h, fin du service, désordre et reliefs ; sel et poivre auront circulé au gré des goûts particuliers et régimes des rationnaires ; il traînera des carafes vides, gouttes d'eau séchant au col ; des croûtes de pain. La clémentine posée à côté du plateau : oubliée. (p. 41)

La cantine est décrite hors de ses heures d'occupation, en l'absence de ses usagers. À cette ellipse temporelle de la présence humaine correspond l'exclusion grammaticale de l'individu comme sujet, comme agent de l'action. Malgré tout, l'intérêt porté aux traces de l'humanité commence à peupler la gare, et à cette présence humaine « en creux » viennent s'ajouter, par couches successives, des individus plus incarnés, ayant valeur de stéréotypes, dont ces voyageurs qui font la queue aux caisses de l'un des Relay sont un exemple :

[C]ette petite valise à roulettes noire dressée fièrement devant le Relay face à la Voie 12, toute seule le temps que son possesseur aille chercher son quotidien sportif et une barre chocolatée crantée en triangles, ce qui devrait, théoriquement, ne pas être bien long ; d'ailleurs l'homme file décidé, pièces de monnaie en main. Mais des deux caisses ouvertes, chacune trois, quatre clients en attente, il a choisi la plus lente. Devant lui, traînaille un paiement de livre tout venant par carte bleue d'abord muette — sa propriétaire, je l'ai entendue dire à la copine à qui elle confiait sac m'as-tu-vu et laisse terminée par une bestiole antipathique assortie « attends je vais me chercher une connerie à lire dans le train » et j'ai pensé qu'elle n'aurait que l'embarras du choix — ; suit la réclamation véhémentement d'un sac concédé, de mauvaise grâce, à une hypocondriaque qui veut y ranger ses deux magazines santé, ses pastilles Vichy et son flacon de gel mains antibactérien ; enfin passe encore avant lui une excentrique brouillée avec sa droite et sa gauche, en quête du dernier numéro, un peu caché, de *La Quinzaine littéraire* vers lequel l'homme du Relay, de sa caisse, la téléguide laborieusement. (p. 57-58)

Le style assume l'ambition poétique de contenir, dans le texte comme dans la gare, cette galerie d'individus, toujours anonymes, mais comme prélevés du flux de voyageurs pour analyse. La phrase s'allonge pour accueillir, dans un entrelacement de propositions, le bousculement des individus et l'entrechoquement des vies indépendantes, rassemblées par hasard dans ce non-lieu. À partir de la moitié du texte, des figures se détachent enfin plus clairement, qui seraient les « personnages » pas tout à fait aboutis d'un vaste récit, d'une autobiographie que le texte de *Montparnasse monde* ne livre que par minuscules bribes disparates. Certains d'entre eux ont le privilège de se voir attribuer des initiales (« P. A. », p. 44 ; « C. » et « D. J. », p. 120), et le patron de la narratrice a même l'honneur d'avoir son nom propre, Pierre (p. 86).

Progressivement, cette présence accrue de personnages identifiables est associée au développement d'îlots narratifs. Pour une bonne première moitié du texte, les narrèmes sont principalement des récits itératifs encore fortement assujettis à la description de la gare. Ils concernent souvent des usages communs à tout un groupe d'individus et donnent lieu à des anecdotes peu circonstanciées, qui sont comme des vignettes arrimant la description de la gare à l'histoire collective — celle, notamment, de l'exode rural des Bretons et Normands « montés » à Paris. À partir de la troisième partie du texte, la narration devient prépondérante et les narrèmes précités commencent à dessiner une trame fragile qu'on parvient à suivre, en pointillés, de chapitre en chapitre. Les récits itératifs laissent progressivement le pas à des récits circonstanciés dont le plus saillant est celui du cancer de Pierre :

Si j'ai quitté ce bureau du dessus des voies si harmonieusement environné et de si bonne compagnie, c'est qu'après notre dernier pique-nique en juillet 2006, tout a basculé très vite. Ce midi-là, ensemble installés au calme, à l'écart de tout passage, dos caressés par les roses trémières, nous savions bien que c'était le dernier pique-nique avec Pierre ; la maladie nous le disputait rudement depuis plusieurs mois. [...] Le plus douloureux restait à venir. À la rentrée de septembre il y aurait cette dernière réunion d'équipe — elles avaient été si joyeuses autant que laborieuses ces réunions mensuelles — que nous qualifierons, après, entre nous, de testamentaire ; Pierre nous avait tracé la ligne à suivre disant simplement que lui dans trois mois ne serait plus là. (p. 93-95)

Ces récits circonstanciés, portés par une narratrice à la voix singulière et subjective, finissent de s'émanciper en sortant de l'univers de la gare, tel que Martine Sonnet a pu l'enregistrer sur son blogue entre 2004 et 2007, pour constituer, comme l'annonce la dernière partie du livre, des « extensions spatio-temporelles ». Le matériau du texte n'est alors plus limité aux notes prises, mais s'étend aux souvenirs de la narratrice — souvenirs d'enfance en famille, souvenirs des débuts de sa vie professionnelle, souvenirs tout récents de sa vie actuelle — logés dans l'intervalle entre le temps de la prise de notes et le temps de l'écriture⁸. On y trouve foison d'anecdotes : celle de la femme qui cherchait, dans le cimetière Montparnasse, la tombe de Belmondo, pourtant toujours vivant ; le récit de ce couple croisé dans le train chaque matin sur

8 En cela, la démarche d'écriture de Martine Sonnet se rapproche de « l'ethno-socio-biographie » pratiquée par Annie Ernaux, et *Montparnasse monde* rappelle à plusieurs égards *Journal du dehors* (1993), *La Vie extérieure* (2000) et *Les Années* (2008).

plusieurs années, et dont l'histoire s'est faite puis défaite sous le regard des autres voyageurs ; le récit d'un faux-pas qui, à la descente du train, a fait trébucher la narratrice alors enceinte ; les péripéties occasionnées par ce train « grandes lignes » raté de peu au moment du départ en vacances ; etc.

L'entretissage de récits finit par remplacer l'enchevêtrement d'escalators et de couloirs. Le *Montparnasse monde* de la fin du livre n'est plus seulement un lieu à décrire, il prend la consistance d'un entrelacement de relations humaines. C'est là toute la différence que Michel de Certeau établit entre un *lieu* et un *espace* : « [L]espace est un lieu pratiqué. Ainsi la rue géométriquement définie par un urbanisme est transformée en espace par des marcheurs. De même, la lecture est l'espace produit par la pratique du lieu que constitue un système de signes — un écrit⁹. »

Communautés accidentelles

Montparnasse monde se clôt sur le renversement des forces en puissance. La victoire de la guérilla poétique de la narratrice sur le programme idéologique de la gare repose sur l'engagement éthique de l'écriture. Un faux-pas en descendant du wagon, un train raté, une valise oubliée : tous ces îlots de narration esquissés par Martine Sonnet naissent d'un obstacle dans le bon fonctionnement du système, d'un accroc dans une trame qu'on a pourtant voulu aussi lisse que possible. Affirmer que le récit émerge d'une contrariété est une idée vieille comme le monde, et sinon, vieille au moins comme la narratologie de Vladimir Propp. Mais il n'est pas mauvais de s'en rappeler, compte tenu de l'utopie sur laquelle s'est érigée la nouvelle gare Montparnasse. En cherchant à fluidifier la circulation routière, les chantres de l'urbanisme sur dalle et de la ségrégation verticale ont rêvé d'un monde d'où l'accrochage, d'où l'accident, d'où l'événement même seraient exclus. L'idéal de vectorisation des trajets est intimement lié au fantasme d'une urbanité socialement harmonieuse.

Michel de Certeau fait remarquer combien la ville moderne, la Ville-concept, est mise à mal par la réalité des usages du lieu, qui en font un espace :

Aujourd'hui, quels qu'aient été les avatars de ce concept, force est de constater que si, dans le discours, la ville sert de repère totalisant et quasi mythique aux stratégies socio-économiques et politiques, la vie urbaine laisse de plus en plus remonter ce que le projet urbanistique en excluait. [...] Sous les discours qui l'idéologisent, profilèrent les ruses et les combinaisons de pouvoirs sans identité lisible, sans prises saisissables, sans transparence rationnelle — impossibles à gérer¹⁰.

Dans ces ruses, ces manigances, ces usages subjectifs impossibles à canaliser, se reconnaît le programme d'écriture de Martine Sonnet, tel qu'il s'oppose au programme utopique de la gare Montparnasse. Justement, *Montparnasse monde*

9 Michel de Certeau, *L'Invention du quotidien*, Paris, Union générale d'éditions (10/18), 1980, t. 1, p. 208.

10 *Ibid.*, p. 177.

décompose le fantasme d'une ville moderne dont l'ordre aurait tout prévu pour faire émerger une nouvelle idée de l'harmonie sociale, qui repose précisément sur l'accident, en tant qu'il est porteur de récit et que c'est sur le récit que se fonde le sentiment de communauté. L'accrochage y est sublimé, à tel point que même les événements les plus dramatiques acquièrent une valeur positive, dans la mesure où ils constituent des embrayeurs de lien social. C'est au moment de relater le cancer de Pierre, cette épreuve traversée avec ses collègues, que la narratrice prend conscience qu'ils formaient, tous ensemble, un « petit écosystème dans la symbiose générale » (p. 83).

L'excipit de *Montparnasse monde* cristallise cette idée d'une nouvelle harmonie sociale urbaine fondée sur l'accident et non plus sur l'optimisation théorique des flux. Le dernier îlot de narration relate un épisode particulièrement signifiant : le déraillement d'un train dans lequel voyageait la narratrice. L'incident est mineur : à la sortie de la gare, le train est légèrement sorti de ses rails sans se renverser ni faire de blessés, causant uniquement de légers dégâts matériels. L'intérêt symbolique de cette image est évident : le train déraillé allégorise parfaitement l'accroc dans l'optimisation des flux. Le récit se clôt sur l'évocation des passagers de ce train, tous descendus sur le quai, partageant la même incrédulité et formant, grâce à cet incident, une communauté que la toute dernière phrase met clairement en exergue : « Dans le Montparnasse monde, nous avons, ensemble, déraillé. »

Références

- BOULIANE, Claudia, « Mourir dans la moyenne, à 130 à l'heure », dans François PROVENZANO et Sarah SINDACO (dir.), *La Fabrique du Français moyen*, Bruxelles, Le Cri/CIEL-ULB-ULG, 2009, p. 65-77.
- DE CERTEAU, Michel, *L'Invention du quotidien*, Paris, Union générale d'éditions (10/18), 1980, t. 1.
- GUILLOT, Xavier (dir), *Habiter la modernité*, actes du colloque « Vivre au troisième millénaire dans un immeuble emblématique de la modernité » (Saint-Étienne, 2004), Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne (École nationale supérieure d'architecture de Saint-Étienne), 2006.
- LEFEBVRE, Virginie, *Paris-ville moderne : Maine-Montparnasse et La Défense 1950-1975*, Paris, Norma (Essais), 2003.
- ROSS, Kristin, *Rouler plus vite, laver plus blanc. Modernisation de la France et décolonisation au tournant des années 60*, Paris, Flammarion, 2006.
- SONNET, Martine, *Montparnasse monde : roman de gare*, Cognac, Éditions Le Temps qu'il fait, 2011.
- , *Atelier 62*, Cognac, Éditions Le Temps qu'il fait, 2008.