

Prendre une ligne

Ligne 9, de Guy Konopnicki, Jean-Claude Gawsewitch Éditeur, 410 p.

Ode à la ligne 29 des autobus parisiens, de Jacques Roubaud, Éditions Attila, 127 p.

Pierre Popovic

Numéro 246, automne 2013

Actualité de *Parti pris*

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/70159ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Spirale magazine culturel inc.

ISSN

0225-9044 (imprimé)

1923-3213 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Popovic, P. (2013). Compte rendu de [Prendre une ligne / *Ligne 9*, de Guy Konopnicki, Jean-Claude Gawsewitch Éditeur, 410 p. / *Ode à la ligne 29 des autobus parisiens*, de Jacques Roubaud, Éditions Attila, 127 p.] *Spirale*, (246), 77–79.

Prendre une ligne

PAR PIERRE POPOVIC

LIGNE 9

de Guy Konopnicki

Jean-Claude Gawsewitch Éditeur, 410 p.

ODE À LA LIGNE 29 DES AUTOBUS PARISIENS

de Jacques Roubaud

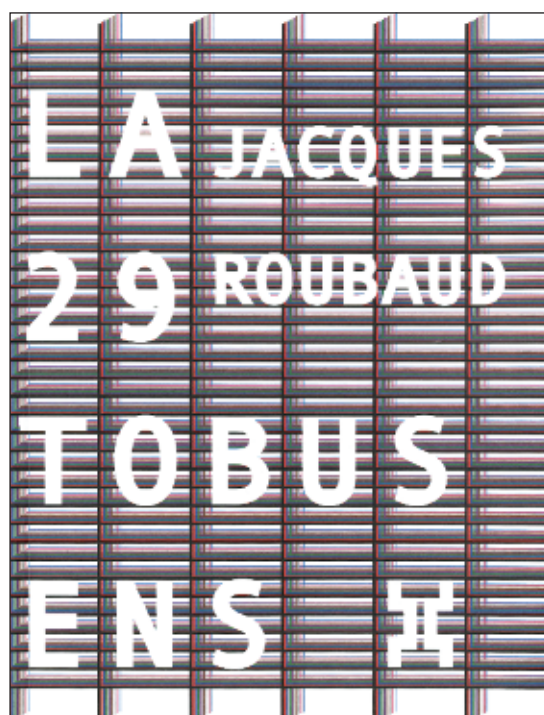
Éditions Attila, 127 p.

Les trajets suivis par les transports en commun, trains, bus, métro, ne font pas que tracer de curieuses lignes brisées sur les plans urbains. Ils vertèbrent les villes, les signalent de signifiants par leurs arrêts et stations, construisent le temps de citadins qui savent ce que cela leur prendra pour aller d'ici à là selon qu'il est telle ou telle heure, instituent des habitudes, créent des groupes incongrus et produisent des rencontres de tous les types possibles. S'ils ont un parfum d'étrangeté qui participe de l'aventure d'une saison pour les touristes, s'ils peuvent être les sources d'une excursion nouvelle pour les promeneurs, ils deviennent routiniers pour les usagers que leur profession conduit à faire le même périple jour après jour et qui en savent la pénibilité aux heures de pointe. Les itinéraires des transports urbains ne sont pas inoffensifs. Ils possèdent un pouvoir de structuration et de contrainte à l'égard de la gestion marchande et politique des villes. Non seulement ils privilégient et hiérarchisent des lieux et des circuits, mais ils ont des incidences financières immédiates : les stations de métro intègrent ici et là des galeries commerciales, les bus portent des publicités, la proximité d'un moyen de transport augmente la valeur d'un logement. Bien plus, la cartographie sociale d'une ville est potentiellement lisible à partir du plan de son métro, ce qui se savait de longue date, mais que viennent de montrer à leur manière des étudiants de l'HETIC (Hautes Études des Technologies de l'Information et de la Communication), « la grande école de l'internet », en faisant visuellement apparaître la dichotomie politique, économique et sociale entre l'ouest et l'est parisiens sur une carte des stations de la RATP (cf. <http://dataparis.io/>). Encore faut-il ajouter que les parcours suivis par

les busso- et métro- nautés sont dotés d'une dimension mémorielle et culturelle. Contrairement à ce qui se dit parfois quand les lieux de passage sont désignés comme de simples « non-lieux », les tracés, les stations, les arrêts ont une durée, à la fois par le fonds de vieille langue qui servent à les nommer, par leurs fréquentes corrélations avec des faits ou des personnages historiques, par leur façon de suivre des sillons anciens (chemins d'autrefois, anciennes gares, vieux ruisseaux enfouis), par des événements passés qu'ils ont vu se produire. Leur relation avec la culture n'est pas moins étroite : aucun artiste ne refuse de transfigurer les murs d'un métro en cimaises ; la *street culture* et le *tag-art* adorent les abribus, même les plus reculés.

D'UNE LIGNE AUX AUTRES

Ces quelques remarques intuitives suffisent à montrer qu'il y a dans ces itinéraires préformatés matière à bien des choses, et surtout à dire, à peindre, à filmer, à écrire. Ni l'art ni la littérature ni le cinéma ni la chanson n'ont négligé de livrer le métro et le bus, descendants des omnibus et des tramways hippomobiles de jadis, aux jeux de la création. Le double réseau du métro et des bus de la ville de Paris offre à cet égard une grande richesse dont présagent son image



emberlificotée, sa densité et les entrées de ses stations inspirées par l'Art Nouveau sur les directives d'Hector Guimard. Plusieurs écrivains ont choisi de traiter ce sujet en prenant pour fil narratif ou poétique une ligne particulière fréquentée par un usager de longue date. Tel est le cas de Guy Konopnicki dans *Ligne 9* (2005), roman où le métro parisien est tout sauf en grève comme il l'est néanmoins pour toujours sous la présidence tutélaire de la *Zazie* de Raymond Queneau. Konopnicki publiera quelques années plus tard *Le silence de la ville* (2011) : par rétroaction, l'évocation de la ville des années cinquante et soixante y sert d'appui, d'une part, à une critique très forte de la récente gestion enjolivante de la

capitale (écologie de parade, plage nunuche en bord de Seine, vélos obsessifs, rêve d'une ville lisse et muette, etc.), d'autre part, à la défense d'une vision urbaine incluant les périphéries et les banlieues pour compenser la muséalité petite-bourgeoise du centre. *Ligne 9* n'était pas moins critique. Le roman raconte l'histoire d'un personnage qui connaît par cœur à force de l'avoir prise la plus longue ligne du métro parisien, la neuf, qui va de Mairie-de-Montreuil à Pont-de-Sèvres et traverse la ville d'est en ouest. Trente-sept des trente-huit chapitres portent le nom d'une des trente-sept stations de la ligne, mais ces noms sont en désordre. Que le premier chapitre porte le nom de Saint-Martin, une station qui exista, mais qui fut fermée au sortir de la Seconde Guerre mondiale, donne à l'incipit une valeur symbolique importante. L'action a lieu en 1983, année où les socialistes renoncèrent au programme qui les avait portés au pouvoir (ce doit être une manie) et à la « rupture avec le communisme » que Mitterrand avait annoncée pour ne pas désespérer Billancourt, faire peur à Neuilly et tromper « la gauche de la gauche ». Le héros, Joseph Kaplan, ex-cadre militant communiste écumé depuis longtemps par l'aveuglement du PCF face au stalinisme, vient d'être exclu parce qu'il a refusé d'avaliser la dernière couleuvre en date, celle qui consistait à faire de Georges Marchais (alors secrétaire général du Parti) un « déporté du travail » et, de fil en aiguille, une manière de résistant, ce qui était archifaux. Kaplan se retrouve ainsi doublement coupé de son passé politique. De rame en rame, le récit montre comment il parvient à combler ce vide et à ne pas céder au désespoir historique. Par les aventures que les voyages et les stations permettent, par les souvenirs des luttes concrètes d'hier qu'elles agitent, par la ressaisie de l'histoire du mouvement ouvrier qu'elles invitent à faire avec tout l'esprit critique nécessaire par rapport aux récits officiels, la *Ligne 9* et son désordre romanesque s'opposent à l'obligation d'aliéner sa raison au respect de la *ligne du parti* décrétée par les apparatchiks. Kaplan renoue avec sa passion pour la recherche historique, pour les frissons du jeu et des paris, pour l'hédonisme, et rencontre l'amour de sa vie du côté des stations Ranelagh, Saint-Philippe-du-Roule et République.

LIGNES À L'AIR LIBRE

Si le fantôme de *Zazie* plane sur les textes qui parlent du métro, c'est une autre œuvre

de Queneau, son recueil *Courir les rues*, qui pourrait servir de marraine aux proses et aux poésies qui thématisent les voyages en bus. Au nombre de ces dernières figurent des textes comme *L'autobus 91. Montparnasse-Bastille, Paris* de Régine Robin (nouvelle publiée dans *Cybermigrances : traversées fugitives*, 2004) et *Des nuages et des tours* de Dominique Fabre (sur la ligne de bus PC2, qui suit « la petite ceinture » et la Porte d'Ivry, 2013), mais c'est sans doute le dernier opus de Jacques Roubaud qui en offre le traitement le plus étonnant. À la fois fidèle à la manière de l'auteur de *La vieilleuse d'Alexandre* et adaptée à l'urbanité du « bussonaute¹ », la poétique de l'*Ode à la ligne 29 des autobus parisiens*² convertit les contraintes de l'itinéraire en contraintes d'écriture. Tout Roubaud est là, avec son érudition de grand rhétoriqueur, sa précision d'artisan, sa tendresse exigeante pour « l'art d'écrire des vers », sa passion pour les chiffres, son oulipisme d'enfant joueur qui ne résiste jamais à mettre à sa main les règles du jeu, celles de la métrique et de l'orthographe en l'occurrence, quand il en éprouve l'impérieux besoin. Assumant le divorce entre la banalité de son objet (une ligne de bus) et l'élévation lyrique que le genre de l'ode possède par tradition, l'*Ode à la ligne 29* est bien une ode, puisqu'elle comporte six chants de six strophes asymétriques, hormis le dernier chant qui n'en a que cinq parce que c'est ainsi. Les vers sont des alexandrins « typographiquement classiques », dont la césure est marquée par un intervalle de cinq espaces, l'officiant dût-il pour cela couper un mot en deux. Les dièses et synèreses sont signalées, de même que les élisions orales et d'e muets. Orales, mais aussi visuelles (comme les aimait Rimbaud, qui rime avec Roubaud), les rimes sont à une, deux, trois, quatre, cinq, voire six lettres, ce qui exige quelques retouches, par exemple pour faire sonner et voir « *asthme* » et « *sarcasthme* » ou « *périple* » avec « *magazines piple* ». Une ode, cela doit se chanter, le chant vaut bien une faute d'orthographe volontaire et le bus familial mérite bien un tel honneur. Mais le trait scriptural le plus dynamique touche la conduite des strophes. Loin qu'elles affichent la noble continuité du ton et de l'énoncé qui se rencontre dans l'*Ode à la joie* de Schiller ou l'*Ode to a Grecian Um* de Keats, elles accumulent les parenthèses. Au bout de quelques vers, une parenthèse survient, qui est elle-même coupée par une deuxième, laquelle est bientôt squattée par une troisième, puis le « bussonaute »

repréend le fil, mais pas pour longtemps, car une quatrième parenthèse, qui n'a pas nécessairement de rapport avec les autres sur le plan de ce qui est raconté, surgit à son tour, et ainsi de suite, le mécanisme pouvant aller jusqu'à neuf niveaux de parenthèse dans la parenthèse, lesquels niveaux sont différenciés par les couleurs différentes des caractères typographiques (noir, rouge, bleu, vert, violet, marron, gris, rose, cyan). Ces strophes gigognes se créent à partir d'associations d'idées, de chaînes de signifiants, de coïncidences sémantiques relevées au vol.

ALLER À LA LIGNE : FAIRE DES VERS

Chez nombre d'écrivains, un mode d'emploi aussi chargé engendrerait une poésie dont la technicité laisserait tôt un lecteur mué en vérificateur d'écrous. Il n'en est pas ainsi chez Roubaud pour au moins trois raisons.

La première est que la virtuosité du texte est en permanence irriguée par une abondance d'humeurs, qui vont de la joie d'approcher d'une station près de laquelle se vendent d'excellents sorbets à la rage de voir des coins de rue balafrés par des travaux ineptes et au plaisir né de l'heureuse arrivée d'une belle passagère. C'est érudit, c'est sophistiqué, mais ça peste, ça grogne, ça râle, ça désire, ça vit. À ces humeurs se joignent des capacités d'étonnement et d'acceptation de la vie urbaine remarquables. Dans *La forme d'une ville change plus vite, hélas, que le cœur des humains : cent cinquante poèmes (1991-1998)*, Roubaud avait déjà prouvé qu'une ville n'est vraiment une ville que si et parce qu'elle change en permanence, et tant pis si cela crée des nostalgies occasionnelles.

La seconde est une autoréflexivité amusée d'elle-même (« *On ne fait pas plus tarte / Que cette fin de strophe aux pénible zef-fés* »), maintenue de bout en bout du recueil : tandis qu'il convoque ici et là des dizaines d'écrivains, le poète se désigne comme « *le roubaud* », avec minuscule, se donnant pour le spécimen d'une manière d'espèce urbaine qui se reproduit de trajet en trajet, à coup de jeux de langue et de caresses prosodiques.

La troisième est la plus importante : il y a que, avec leur air de rien, les choix poétiques collent remarquablement à l'expérience rapportée du voyage en bus. Ainsi, la gigogne stakhanoviste des parenthèses,

des apartés et des digressions rend avec justesse la rêverie mémorielle que le passager d'un bus éprouve quand son esprit balotte au diapason de son corps tout long d'un trajet qu'il pratique depuis longtemps. Le ron et le ronron du moteur, son bruit continu, mais renflé par intervalle, frappant sans relâche son oreille et ses sens, suppléent alors aux mouvements internes que la rêverie éteint en lui, et suffisent à lui faire sentir avec plaisir son existence et la présence de Paris sans prendre la peine d'y penser³. La ville-texte, et Louise Michel⁴ sait si les rues de Paris fourmillent de signes qui se prêtent à cela, est lue à travers les vitres, entendue dans ses mots et ses cris, afin d'être réécrite en vers. Ces derniers naviguent entre les trois temporalités que

conjuguent le voyage : le présent des sensations, l'imparfait de l'habitude, le passé composé de la ville d'hier et de la ville qui défile. Le tout est placé sous l'enseigne d'un jeu d'interaction permanente que souligne la finale de l'ode, une fois arrivé à Porte de Montempoivre, terminus de la ligne 29 : « *Et si j'allais jouer ? le voyage fut long // Pour me récompenser d'un effort méritoire // Rien de tel. Et je cherch' dans mon sac à tatong // Deux raquettes et quelques balles de ping pong*⁵. » À l'heure de la militarisation des espaces urbains, de l'évidement des centres, de la mise en place de nouvelles formes de ghettoïsation sociale, à l'heure où des révoltes populaires au Brésil, en Turquie et ailleurs naissent à la suite d'une mainmise sur la ville qui

s'exprime par des spéculations immobilières, des interdictions de circuler et des expropriations honteuses, des textes tels ceux de Konopnicki et de Roubaud attestent qu'il n'est pas d'urbanité, ou d'humanité, c'est tout un, quand la liberté d'inventer et de voyager sa ville n'est pas garantie à tout citoyen.

1. Le mot est de l'auteur.
2. Une première version du recueil a paru à la fin de l'année 2012. Les Éditions Attila en sortent une nouvelle édition revue et modifiée et par l'auteur et par l'éditeur.
3. *NDLA* : cette phrase est à quelques mots près de Jean-Jacques Rousseau.
4. *NDLA* : S'il le désire, le lecteur religieux remplacera ici « Louise Michel » par Dieu. Chacun ses idoles.
5. Une note spécifie qu'il existe une table de ping-pong en faux marbre à deux pas du terminus.

De la géographie et de l'architecture



PAR ARIANE GIBEAU

HOME

de Toni Morrison

Traduit de l'anglais par Christine Laferrière
Christian Bourgois éditeur, 151 p.

Elles sont immenses, solitaires, abandonnées et hantées, souvent dévastées. Elles sont lieux de création et de résistance, mais aussi de fureur et de destruction. Elles ont à leur tête des femmes puissantes et redoutables, des mères « extrêmes » qui violentent, agressent et tuent leurs enfants. Elles portent en elles le souvenir d'hommes absents et errants. Les maisons qui nourrissent l'univers romanesque de Toni Morrison sont des constructions sur lesquelles s'édifient chaos et tragédies. Bâtir une maison, chez Morrison, c'est saccager ou faire mourir quelque chose. Et *habiter*, c'est vivre en déraciné : la maison morrisonienne, qui devrait garantir protection et sécurité, qui devrait incarner la principale connexion « *entre le soi et le monde* » (Morrison,

Étranger chez soi, Christian Bourgois, 2006) n'est, paradoxalement, qu'un lieu supplémentaire de dépossession. Elle renvoie à ses habitants une image précise : celle de leur perpétuel statut d'étranger.

Ce regard complexe sur les concepts de « chez soi » et, justement, « d'étranger », sur l'appartenance et la marginalisation des Noirs américains dans un monde raciste et sexiste, Morrison le porte depuis maintenant quarante ans dans son œuvre romanesque comme dans son travail de professeure et d'intellectuelle. Le véritable chez-soi, avance-t-elle dans la conférence *The Foreigner's Home* (traduite sous le titre *Étranger chez soi*), n'est pas nécessairement un abri ou une construction architecturale : c'est d'abord et avant tout la langue et le

corps. La maison, il faut la quitter et dépasser ses étroites frontières si on veut un jour y revenir et appartenir à sa communauté : « *la revendication d'un territoire sans limites [constitue la] représentation des désirs de l'exilé et du désespoir de l'isolé* ».

Home, le dixième roman de Morrison, semble constituer l'aboutissement (ou plutôt le condensé) de ce travail de réflexion. En 1952, Frank Money, vétéran de la Guerre de Corée, tente de reprendre sa vie en main, hanté par les souvenirs du champ de bataille et la mort de ses deux meilleurs amis. Il a reçu une lettre dont l'objet est sans équivoque : « *Venez vite. Elle mourra si vous tardez.* » « *Elle* », sa jeune sœur Cee, a été rendue stérile par les traitements d'un médecin eugéniste et Frank doit traverser