



Métropolitain: panorama de Tôkyô depuis la ligne Yamanote

Clément Lévy

► **To cite this version:**

Clément Lévy. Métropolitain: panorama de Tôkyô depuis la ligne Yamanote. *Revue des sciences humaines*, Faculté des Lettres et Sciences humaines de Lille, 2009, 294, pp.139-158. <hal-00956871>

HAL Id: hal-00956871

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00956871>

Submitted on 10 Mar 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Métropolitain : panorama de Tôkyô depuis la ligne Yamanote.

Clément Lévy

Université de Haute-Alsace, Mulhouse

Les embarras de Rome que décrit Juvénal dans sa troisième Satire¹ sont considérés du point de vue d'un piéton. Ce point de vue sur la grande ville est évidemment majoritaire dans l'histoire de la littérature, mais il suffit d'ouvrir *L'Éducation sentimentale* de Flaubert, *Manhattan Transfer* de Dos Passos, pour ne trouver que breaks, voitures, charrettes ou omnibus, trains, taxis, automobiles, tramways ou rouleaux à vapeur, qui tous, déterminent assez souvent les vues de Paris, de New York, traversent le spectacle urbain et emmènent les personnages et le lecteur d'un lieu à un autre. La diversité et le nombre des lieux représentés sont d'autant plus grands, et l'impression de vivre dans un monde vaste et varié y est renforcée, tant pour le personnage que pour le lecteur.

Les expériences de pensée ou d'écriture que propose Georges Perec dans *Espèces d'espaces*, et qui visent la compréhension de ce qu'est l'espace, l'habitable, la géographie² constituent bien un « travail critique de démythification—géocritique au sens propre », par lequel il [Perec] cherche à « aiguïser notre sensibilité personnelle et à susciter un état de réceptivité qui permet à chacun de saisir la ville au ras du trottoir³ », mais nous pouvons aussi le considérer comme une invitation à relire la ville décrite dans des œuvres littéraires en fonction des moyens de transport grâce auxquels elle est traversée, et depuis lesquels elle est observée, puis représentée.

Or l'existence de lignes de chemin de fer aériennes, et périphériques, dans quelques grandes villes d'aujourd'hui (Berlin, Paris, Tôkyô, parmi d'autres), permet d'envisager la constitution d'un panorama qui pourrait se mouvoir sous les yeux du spectateur, à mesure que son parcours l'entraîne au-dessus et tout autour de la ville. La représentation de la ville, lieu commun de la littérature, a-t-elle tiré tout le parti des lignes de train qui passent au-dessus des rues, entre les immeubles ? Les auteurs contemporains donnent-ils une nouvelle forme au panorama urbain en profitant de ces lignes ferroviaires aériennes ? Pour étudier

¹ JUVÉNAL, *Satires*, III, vers 236-263, [édition Labriolle et Villeneuve, 1921] Paris, Les Belles Lettres, « Collection des universités de France », 2002, p. 33.

² Georges PEREC, *Espèces d'espaces*, Paris, Galilée 1974, passim, et p. 49, p. 104-5.

³ Derek SCHILLING, « Tentative de description: villes perecquiennes », p. 149, in Freeman G. HENRY, *Geol Graphies: Mapping the Imagination in French and Francophone Literature and Film*, (French Literature Series, vol. XXX), Amsterdam – New York, Rodopi, 2003, p. 137-150).

cette hypothèse, nous nous proposons d'analyser quelques passages d'œuvres romanesques et poétiques qui placent un observateur, l'auteur ou un personnage, sur une ligne circulaire qui donne à voir Tôkyô en donnant sur cette ville, en lui tournant autour. La ligne Yamanote est empruntée par les héros de *La Ballade de l'impossible*, de Murakami Haruki et *Faire l'amour* de Jean-Philippe Toussaint, mais aussi par Jacques Roubaud et Richard Brautigan, dans leurs recueils *Tokyo infra-ordinaire* et *Tokyo-Montana Express*⁴. Ces textes ne sauraient constituer un corpus suffisant pour une étude complète de ce que nous allons définir comme le panorama métropolitain, mais ils proposent un ensemble de réponses originales à la question de la représentation du panorama urbain en littérature contemporaine. Du moins construisent-ils un dispositif littéraire qui pourrait être efficace, mais on verra, après avoir défini la notion de panorama ferroviaire, que les moyens par lesquels il peut devenir un motif littéraire sont certes mis à la disposition du lecteur, mais qu'ils sont rarement employés dans le récit à des fins descriptives : le dispositif est exhibé par Roubaud et Brautigan, mais ce dernier l'ignore délibérément. Le roman sentimental de Murakami Haruki, qui en fait un élément important du décor, et un film de Hou Hsiao-Hsien dont nous analysons certains enjeux, montrent à quel point le panorama ferroviaire est important pour l'identité de Tôkyô. L'exemple parisien tiré d'un roman de Jean Echenoz apporte finalement un contrepoint intéressant à notre étude et permettra de faire ressortir plus nettement ses résultats.

Nous empruntons la notion de « panorama ferroviaire » à un récent ouvrage⁵ de l'urbaniste Marc Desportes, qui étudie la formation du paysage dans les réactions des contemporains des plus marquantes innovations dans les moyens de transport. Il propose ainsi une description parfaitement précise de la façon dont nous apparaissent les paysages vus du train. Il met en évidence le fait que « par certains aspects, le spectacle ferroviaire est comparable aux panoramas des boulevards. Le tracé du chemins de fer impose une translation au regard du voyageur⁶ » : de même que le regard du spectateur qui avance dans

⁴ MURAKAMI Haruki, *La Ballade de l'impossible (Norway no mori)* [1987], tr. fr. Rose-Marie Makino-Fayolle, Paris, Seuil, « Points », 1994 ; Jean-Philippe TOUSSAINT, *Faire l'amour*, Paris, Minuit, 2002 ; Jacques ROUBAUD, *Tokyo infra-ordinaire*, Paris, Inventaire/Invention, « Jet stream, le Japon contemporain vu par... », 2005 ; Richard BRAUTIGAN, *Tokyo-Montana Express (The Tokyo-Montana Express)* [1980], Londres, Picador, 1982, tr. fr. Robert Pépin [1981], Paris, 10/18, « Domaine étranger », 2004.

⁵ Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècles*, [Paris,] Gallimard, « Bibliothèque illustrée des histoires », 2005, notamment p. 141-166. Un article de Gerald E. P. GILLESPIE apporte au propos de Desportes un complément de grand intérêt : « Nexus and Connection in the Modern City », Yves CLAVARON et Bernard DIETERLE [éds], *La Mémoire des villes, Memory of the Cities*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2003, p. 389-401.

⁶ Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement, op. cit.*, p. 145.

les rotondes des panoramas parcourt la surface cylindrique de la toile peinte, le regard du voyageur qui contemple le paysage depuis la fenêtre de son wagon est véhiculé le long de la voie à travers un paysage qui évolue au fil du voyage. Le foyer du regard se déplace, dans les deux cas, et l'impression perçue est celle de l'étagement plus visible des différents plans du paysage. L'identité des sensations ressenties par l'observateur rendait naturel l'emprunt d'un terme qui désigne une forme artistique et un type de spectacle pour définir la sensation par laquelle cette nouvelle forme de paysage peut être perçue dès les années 1830 en Europe.

Les paysages entrevus depuis les trains ressemblent aussi à ceux des panoramas par la distance instaurée entre le spectateur et la vue qu'il contemple : « la vitesse provoque la disparition des premiers plans ; ce que le voyageur perçoit est donc comme repoussé dans le lointain, sans rapport de continuité avec son propre espace⁷ ». Cette distance est celle que l'on ressent devant les toiles peintes du panorama, elle semble créer une impression d'artificialité d'autant plus plaisante qu'elle est associée au caractère fugitif des impressions visuelles.

Mais la vitesse même de défilement des panoramas ferroviaires permet leur variation (limitée, dans les rotondes panoramiques des boulevards parisiens). « Grandes variations et détails fugitifs⁸ » font la particularité du panorama ferroviaire. Et le voyageur qui regarde défiler le paysage depuis le train peut tenter de « happer un détail de-ci de-là⁹ », exercice de vitesse et de mémoire que ne permet ou n'exige pas le panorama, fixe. Ainsi, pour peu que le voyageur ne soit pas plongé dans sa lecture, ou dans une conversation avec ses compagnons de voyage, la contemplation du paysage lui offrira des plaisirs uniques, mis en évidence dans des œuvres littéraires dès les années 1850 : la variation et la discontinuité des paysages, et la possibilité de saisir des détails dans ce paysage qui défile.

Appelons « panorama métropolitain » le panorama ferroviaire qu'on peut contempler depuis les lignes de train métropolitain, c'est-à-dire qui desservent les quartiers d'une grande ville. La condition indispensable pour qu'un quelconque panorama soit visible est que la ligne ne soit pas souterraine. Cela implique donc une sélection des seules lignes aériennes, qui sont minoritaires dans le réseau des plus grandes villes.

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*, p. 149.

⁹ Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement, op. cit.*, p. 148.

Le cas que nous avons choisi d'étudier est caractéristique. Tôkyô¹⁰ est une cité immense dont le réseau ferroviaire est à la fois très dense et très étendu. La ligne que les étrangers identifient le plus facilement est une ligne circulaire, la Yamanote, qui traverse les quartiers centraux de la ville et permet d'aller facilement de l'un à l'autre sans prendre le risque de se perdre dans le métro. Son parcours permet aussi de vérifier une idée très populaire auprès des écrivains qui s'aventurent au Japon depuis que Barthes l'a formulée dans un chapitre de *L'Empire des signes*, l'idée du « centre vide » : « Toute la ville tourne autour d'un lieu à la fois interdit et indifférent, demeure masquée sous la verdure, défendue par des fossés d'eau, habitée par un empereur qu'on ne voit jamais, c'est-à-dire à la lettre par on ne sait qui¹¹ ». Tôkyô circule en effet autour du palais impérial, qui n'est traversé par aucune voie ouverte à la circulation mais constitue un immense parc entouré de douves. La ligne Yamanote dessert les principaux quartiers centraux, tout autour du palais impérial, le frôlant presque en gare de Tôkyô, s'en éloignant de six à dix kilomètres quand elle traverse les arrondissements Shinagawa-ku au sud, Bunkyô-ku au nord, ou Shinjuku-ku à l'est de ce centre-ville.



Plan du métro de la région de Tôkyô © Tokyo Metro 2005

¹⁰ Un récent ouvrage permet de prendre la mesure de cette ville : Livio SACCHI, *Tokyo : Architecture et urbanisme* (2004), [tr. fr. Odile Menegaux], Paris, Flammarion, 2005. Le chapitre III (« La structure urbaine ») utilise à plusieurs reprises les analyses de Barthes que nous reprenons ici, mais dans une perspective plus technique. Les pages 85-98 donnent un complément d'informations très appréciable sur les réseaux de transports à Tôkyô.

¹¹ Roland BARTHES, *L'Empire des signes* (1970), Paris, Seuil, « Points essais », 2005, p. 50.

Jean-Philippe Toussaint propose une description de cette zone impénétrable du centre de Tôkyô dans un passage de son avant-dernier roman, *Faire l'amour* : le narrateur se trouve en pleine nuit au dernier étage de son hôtel, au bord de la piscine, dans l'obscurité. Il observe la ville :

Par-delà les premières façades éclairées, c'était tout le quartier de Shinjuku qui étendait devant moi son profil d'ombres dans la nuit. On apercevait aussi bien sur la gauche de vastes zones horizontales presque complètement plongées dans les ténèbres que l'immense trouée de verdure noire, illisible et opaque, du Palais impérial au cœur même de la ville¹².

La ligne Yamanote du réseau JR (Japan Rail) contourne donc le « centre vide » de Tôkyô, et lorsque le narrateur du roman de Toussaint l'évoque, il fait entrevoir une des raisons pour lesquelles elle intéresse les écrivains : « J'avais consulté un plan de métro avant de partir, et plusieurs possibilités s'offraient à moi, je pouvais soit prendre la ligne Yamanote du J.R. qui descendait vers le sud puis remontait pour faire un tour complet de la ville, soit le métro, la ligne Marunouchi, que symbolisait un fin ruban carmin¹³ ». La ligne Yamanote permet des trajets alternatifs aux trajets souterrains, et elle permet de tourner en rond dans Tôkyô. Faire le grand tour (en une heure, 30 stations, 35 kilomètres) peut se justifier par l'attrait des paysages urbains. Aux abords de la gare de Shinjuku le narrateur de *Faire l'amour* aperçoit « un îlot de hautes constructions métalliques, d'hôtels et de grands magasins, aux toits en terrasse chargés de néons et d'antennes, le haut des façades parsemées d'écrans géants qui diffusaient de muettes publicités aux couleurs délavées par la nuit finissante¹⁴ ». De tels détails du paysage urbain se fixent dans la mémoire du voyageur, de même que les foules que le narrateur aperçoit en contrebas des quais.

Un film du réalisateur taiwanais Hou Hsiao-Hsien a récemment attiré l'attention sur la ligne Yamanote. *Café lumière*¹⁵ est une œuvre de commande qu'il a réalisée pour la maison de production Shôchiku en hommage à Ozu, l'un de ses plus grands artistes dont on a fêté le centenaire de la naissance en 2003. Ozu Yasujirô a fait du chemin de fer un élément important de certaines de ses œuvres, dans la mesure où par exemple, les amants se séparent à l'heure du dernier train dans *Printemps précoce* (*Sôshun*, 1956), ou bien parce que dans

¹² Jean-Philippe TOUSSAINT, *Faire l'amour*, Paris, Minuit, 2002, p. 48.

¹³ Jean-Philippe TOUSSAINT, *Faire l'amour*, *op. cit.*, p. 132.

¹⁴ *Ibid.*, p. 85.

¹⁵ HOU Hsiao-Hsien, *Café lumière [Kôh Jikô]*, Tôkyô, Shôchiku, 2003, 105 minutes, japonais ; version DVD produite par Diaphana Édition Vidéo, 2005 et distribuée par TF1 Vidéo. Wim WENDERS rend lui aussi hommage à Ozu dans *Tokyo-ga*, (Berlin, Road Movies Filmproduktion, 1985, 92 minutes, anglais, japonais, allemand), mais il semble avoir laissé de côté le traitement par Ozu du paysage urbain, et le rôle du chemin de fer dans son cinéma.

Été précoce (*Bakushû*, 1951), les signaux sonores du passage à niveau et quelques plans qui montrent l'arrivée du train à la gare de Kita-Kamakura font la transition entre le centre de Tôkyô où travaille la jeune héroïne et la maison familiale où elle vit. Le train est un élément dont la présence dans les films d'Ozu marque bien souvent la rupture ou la soudure d'un lien entre les personnages. C'est un des aspects du style d'Ozu auquel Hou a fait référence en tournant plusieurs scènes de son film dans les voitures et sur les quais de la ligne Yamanote pour mettre en évidence la solitude de ses personnages lorsqu'ils sont perdus dans la foule des voyageurs, même s'ils voyagent sans que tous deux s'en rendent compte sur deux lignes parallèles et qui les conduisent, pour un temps, dans la même direction.

Faire référence au cinéma semble nécessaire, dans le cas du panorama métropolitain offert par la ligne Yamanote, car ce parcours circulaire, en plein air et en hauteur n'est-il pas d'abord un immense travelling¹⁶ ? L'observateur avance sur des rails, tout comme la caméra fixée sur un chariot lorsque sur un plateau ou en décor naturel, elle suit un acteur dans un mouvement voisin du sien et simultané. Quand le regard de l'observateur (ou la caméra) pivote horizontalement pour laisser voir plus nettement, selon un procédé nommé le panoramique, les parties latérales couvertes par son champ de vision (ou de prise de vue), on combine travelling et panoramique, ce qui peut donner au spectateur une vague sensation de nausée, mais promet au lecteur un curieux panorama. Grâce à la ligne Yamanote, le paysage urbain est envisageable par un travelling circulaire qui renverse totalement la notion de panorama : l'observateur n'est plus au centre du paysage, mais il tourne autour du paysage grâce à des procédés utilisés dans la prise de vue cinématographique. Le panorama métropolitain, dans les conditions propres à la ville de Tôkyô, se déploie certes de part et d'autre de la ligne de chemin de fer, mais il est aussi traversé et découpé en tranches par la série des perspectives qui convergent en direction du centre de la boucle qu'est son tracé et forment donc des coupes axiales du centre ville, en un dispositif qui peut sembler une inversion du *panopticon* de Jeremy Bentham que décrit Michel Foucault¹⁷. Le paysage y varie peu, mais les mêmes lieux sont entrevus selon des perspectives diverses.

Cette ligne de chemin de fer métropolitain permet donc de penser tout autrement la notion de panorama ferroviaire. D'autant qu'elle est propice aux projets déraisonnables. Son tracé

¹⁶ Buster KEATON, avec *Le Mécano de la General* [*The General*], Hollywood, United Artists, 1927, muet, semble avoir inventé la combinaison des dispositifs techniques que nous détaillons ici : il place la caméra sur le train et la dirige dans toutes les directions, laissant voir les personnages, le paysage, et le train lui-même, dans les courbes. Cf. Lynne KIRBY, *Parallel Tracks: The Railroad and Silent Cinema*, Durham NC, Duke University Press, 1997.

¹⁷ Michel FOUCAULT, *Surveiller et punir, Naissance de la prison*, Gallimard, « Bibliothèque des idées », 1975, p. 201 sq.

peut servir de référence à des promeneurs qui se fixeraient pour but d'une promenade son parcours lui-même.

Ce genre de démarche est assez répandu dans l'art contemporain, et notamment dans le *land art*. L'artiste britannique Richard Long s'est fait une spécialité de la marche en ligne droite, en cercle, pendant des durées définies, sur des parcours qu'il s'impose précisément. Il produit ses œuvres en parcourant à pied les trajets qu'il se propose et dont il tire différentes sortes de témoignages. Voici comment il présente son travail, dans un texte lisible sur son site Internet et écrit en 2000 :

*walking – as art – provided an ideal means for me to explore relationships between time, distance, geography and measurement. These walks are recorded or described in my work in three ways: in maps, photographs or text works, using whichever form is the most appropriate for each different idea. All these forms feed the imagination, they are the distillation of experience*¹⁸.

Ce type d'œuvre d'art permet d'envisager l'espace sous un autre rapport : il devient le matériau d'une expérience artistique, à la fois moyen et support de la création.

Jacques Roubaud a produit certaines de ses œuvres selon des démarches tout à fait comparables. Dans *Tokyo infra-ordinaire*, un recueil poétique publié en 2003 puis, dans une version augmentée, en 2005, il détaille ainsi son projet :

23 Ma décision : bien avant de partir, à Paris, regardant ma carte, j'avais pris conscience d'une sorte d'œil formé par la Yamanote Line et englobant le centre même de Tokyo central. Assez abstrait, bien sûr, mais ce n'est pas plus mal

24 La pupille de cet œil est formée par le palais impérial : *Chiyoda-ku*

25 Le plan : aller dans toutes les stations par la Yamanote Line ; une station par jour ; chaque station constituant une station de mon *haibun* futur

26 Rayonner à partir de la station du jour, vers l'intérieur surtout. Profiter des parcs pour la méditation – composition de poèmes¹⁹.

Le *haibun* est une forme poétique japonaise que Jacques Roubaud pratique depuis longtemps (en français). Il la décrit dans un récent ouvrage (où il détaille aussi son

¹⁸ « marcher, en tant qu'art, m'a procuré un moyen idéal d'explorer les relations entre le temps, la distance, la géographie et la mesure. Ces marches sont enregistrées ou décrites dans mon travail de trois façons : par des cartes, des photographies ou des travaux textuels, utilisant toute forme qui sera la plus appropriée à chaque idée. Toutes ces formes nourrissent l'imagination, elles sont le distillat de l'expérience », site personnel de l'artiste [22 mars 2006], <http://www.richardlong.org/>.

¹⁹ Jacques ROUBAUD, *Tokyo infra-ordinaire*, Paris, Inventaire/Invention, 2005, p. 23-24. Cet ouvrage peut aussi être lu en ligne, sur http://www.inventaire-invention.com/librairie/fichiers_txt/roubaud_tokyo.htm [22 mars 2006].

« **Projet** », l'ensemble de son œuvre), au sujet d'une tentative de 1976, le « Mississippi haibun » :

Pendant la marche, je composerais des poèmes. Au repos, à l'étape, je composerais en prose : moments de repos en prose. Pendant la marche, à certains endroits, je m'arrêteraï, je ferais une station. Je composerais, en un lieu fixe, un poème de ponctuation du parcours, en forme fixe²⁰.

La ligne Yamanote stimule donc l'imagination de Jacques Roubaud²¹, et l'incite à suivre les pas de Bashô, le plus connu des poètes voyageurs japonais du XVII^e siècle, auquel il fait référence. Mais cette ligne de train métropolitain lui offre également la possibilité de réaliser des poèmes de métro (et de jouer sur la polysémie de « station »). Ces poèmes doivent être, selon l'inventeur de cette contrainte oulipienne, Jacques Jouet, formés de vers composés mentalement entre deux arrêts du train, un vers par trajet, et notés tant que les portes du wagon sont entrouvertes : à chaque station. Le regard du poète pourrait se porter vers le paysage, et son poème pourrait devenir une description du panorama métropolitain de Tôkyô, mais l'exemple suivant, très représentatif de l'ensemble de ce poème de métro, laisse voir que les préoccupations techniques priment le plus souvent :

52 station 6 Ôtsuka

(i) (cinquième vers)

je suis sur la Yamanote Line direction de Ueno et il est cinq heures 20 du matin le sillement où je peux composer sans trop de peine un p. de métro quoique ce ne soit pas une

(ii) Nowhere to sit except in parks ; et aux arrêts d'autobus ; mais dans les parcs aucun endroit n'est abrité

53 station 7 Sugamo

(i) (sixième vers)

ligne de métro mais un chemin de fer de ceinture si on peut appeler ça ceinture le u de sugamo a presque pris le statut d'un e muet ce que je découvre après coup quant le train est déjà reparti vers Komagome

(ii) Entre 7 h 30 et 8 h 30, partout ou presque, des ruisseaux d'écoliers et écolières à pied, de lycéens et lycéennes à vélo ; presque les seuls passants autour du jardin (Rikugi-en) clos de murs et qui n'ouvre qu'à 9 heures. Ils traversent l'avenue à l'aise à l'abri du drapeau jaune d'une vieille dame en bleu²².

²⁰ Jacques ROUBAUD, *La Bibliothèque de Warburg*, Paris, Seuil, « Fictions et Cie », 2002, p. 18.

²¹ Cela nous permet d'apporter un exemple de plus à la démonstration de Claude LEROY, qui écrit dans *Le Mythe de la passante*, Paris, PUF, « Perspectives littéraires », 1999, p. 232 : « le métro est un excitant incomparable pour l'imagination des modernes ».

²² Jacques ROUBAUD, *Tokyo infra-ordinaire*, op. cit., p. 39.

La parataxe, l'usage d'abréviations et la reprise des annonces des noms de stations diffusées par haut-parleur qui marquent les scansion de son poème laissent voir l'insistance du poète à exhiber son procédé de composition. Roubaud distingue par la typographie (police et corps de caractère) les vers de son poème de métro et les « **moments-prose**, qui sont des extraits en prose des moments de présence en chaque station, des **images-souvenirs** de ces moments-là, et des **images-mémoire** qui les fusionnent²³ ». Ces différents passages sont numérotés et rapportés sous le nom de chaque station. Le poète insère aussi dans des incises (imprimées en différentes couleurs, selon leur niveau d'enchâssement) des remémorations de ce qu'il a vu aux alentours de chaque station de son *haibun*.

Cependant, le projet de Jacques Roubaud n'aboutit pas à la construction d'un panorama métropolitain. D'une part, son poème de métro est abandonné après la huitième station (et le huitième vers) : « à Komagome il est monté tant de voyageurs que je n'ai pas pu sortir mon carnet pour écrire et j'ai dû interrompre le poème²⁴ ». Ainsi, les remarques qu'il présente durant plus des deux tiers de son *haibun* sont des « moments-prose » qui, lorsqu'il s'agit de descriptions du panorama urbain, ne constituent pas des bribes de panorama métropolitain, puisqu'elles sont plutôt ce que perçoit le piéton que le voyageur monté dans une rame de la ligne Yamanote :

63 station 15 Akihabara

(i) Le long de la Sumida. Remorqueurs et caboteurs chugging. Pluie fine, fine.

(ii) Monument à Tateshima Hagoromo par ses élèves et admirateurs (1956) pour son célèbre poème « Fleurs de la Sumida »²⁵.

D'autre part, les courts textes qu'il note sous les noms de chacune des 29 stations de la ligne Yamanote semblent indiquer que le regard du poète, qui a donc conservé le cadre, la scansion ferroviaire de son poème, finit par se détourner de l'extérieur et donc du paysage, pour se concentrer sur ce qui retient son attention dans la voiture où il est assis.

71 station 22 Shinagawa

(i) Sous un ciel poreux, des souvenirs sans contradiction

(ii) Les demoiselles de Shinagawa : cinq demoiselles à la délicieuse extravagance vestimentaire montent. Elles se tiennent debout devant moi qui suis assis à la deuxième place après celle qui est la plus proche de la sortie²⁶

²³ Jacques ROUBAUD, *Tokyo infra-ordinaire*, op. cit., p. 34.

²⁴ *Ibid.*, p. 74.

²⁵ *Ibid.*, p. 78.

²⁶ *Ibid.*, p. 82-83.

Ici s’amorce le développement d’un élément thématique certes microscopique, mais révélateur des procédés de composition mis en œuvre par Jacques Roubaud. Sans se départir d’un style concis et d’un rythme rapide, le poète inscrit ici ses souvenirs relatifs à un événement survenu lors d’un voyage sur la Yamanote pour le développer station après station, comme si ces notes étaient rédigées au cours de son trajet. Les « demoiselles de Shinagawa » retiennent son attention tout au long de leur trajet commun (cinq stations), car elles renvoient au cliché contemporain de la jeune Japonaise au look recherché et surprenant²⁷, et Roubaud imagine qu’elles se moquent de sa propre allure, ce qui fait dériver son *haibun* vers l’autoportrait en creux.

On doit conclure que la ligne Yamanote stimule la créativité de Roubaud, mais que le paysage auquel il consacre ses descriptions est peut-être avant tout son propre paysage mental. Néanmoins, les détails livrés par l’auteur sur le projet et la composition de son « poème de Yamanote²⁸ » ne sont pas seulement une mise en scène de soi-même, mais aussi un moyen d’exhiber un dispositif technique, le travelling, dont la fécondité en littérature est moins prégnante qu’au cinéma.

De façon moins visible, et plus directe aussi, Richard Brautigan, dans un recueil de poésie intitulé *The Tokyo–Montana Express*, réalise quelques « poèmes de Yamanote », qui lui sont suggérés par des rencontres qu’il juge émouvantes. Mais il ne décrit pas de panorama de Tôkyô. Tout au plus le talus qui fait face au quai de la station Harajuku et la rame qui se présente, dans « *The irrevocable sadness of her thank you* » (« L’irrévocable tristesse de son merci beaucoup²⁹ ») :

I was waiting at Harajuku Station for the Yamanote Line train to take me home to Shinjuku. The platform faced a lush green hillside: deep green grass with lots of bushes and trees, as always a pleasant sight here in Tokyo. [...]

The Yamanote train came.

²⁷ Les photos de jeunes Japonais à la mode sont en effet passées des magazines spécialisés aux livres d’art, comme en témoignent les notamment les ouvrages de AOKI Shoichi : *Fruits* et *Fresh Fruits*, Londres, Phaidon Press, 2001 et 2005, et de LING Fei, *Jeunesse japonaise*, Paris, Autrement, « Monde/ Photographie », 2002.

²⁸ Jacques ROUBAUD, *Tokyo infra-ordinaire*, op. cit., p. 85.

²⁹ Richard BRAUTIGAN, *Tokyo-Montana Express* (1981), [tr. fr. Robert Pépin], Paris, 10/18, « Domaine étranger », 2004, p. 46.

*It's green, too, but not lush, almost tropical like the hill beside the station. The train is sort of metallicly worn out*³⁰.

Ces notations prosaïques, dans un style volontairement simple et oral, avec des notes humoristiques, rendent de façon simple et amusante le quotidien de Brautigan, durant l'un de ses séjours à Tôkyô, mais il décrit le plus souvent les passagères qu'il croise dans ces trains. La jeune femme dont il est question dans ce poème le remercie de lui avoir cédé son siège, et Brautigan quitte le wagon très ému : « *She was young and sad, going to where I will never know, still sitting there on the train, reading a book when I got off at Shinjuku Station, with her thank you like a ghost forever ringing in my mind*³¹ ».

Mais ce genre de poème n'est qu'une version de plus du mythe de la passante³², et nous renseigne fort peu sur le panorama métropolitain de Tôkyô. Brautigan, pourtant, ne s'en désintéresse pas tout à fait. Dans un des textes qui clôt son recueil, « *My Tokyo friend* » (« Mon ami de Tokyo »), Brautigan rend hommage à Groucho Marx, auquel il pense fréquemment durant son séjour au Japon, peu après la mort du comédien (en août 1977), puisqu'il passe beaucoup de temps à lire sa longue biographie³³ :

When not spending time with him mirrored by the book high above Tokyo in my little hotel room, I think about him wherever I go. I'll be on a train staring out the window and instead of seeing Tokyo, I'll be looking at a photograph of Groucho Marx in his eighties.

*It looks like Tokyo to everybody else but it's Groucho to me*³⁴.

³⁰ « J'attendais à la gare de Harajuku que le train de la ligne Yamanote me ramène chez moi à Shinjuku. Le quai faisait face à un coteau d'un vert luxuriant : herbe profonde avec des tas de buissons et des arbres – comme toujours, ça fait plaisir à voir, ici à Tokyo. [...] /Le train de la Yamanote est arrivé. /Lui aussi, il est vert. Il n'est pas luxuriant, presque tropical comme la colline qui longe la gare. Ce train est du genre, métalliquement fatigué ». Richard Brautigan, *The Tokyo–Montana Express* (1980), Londres, Picador, 1982, p. 35 (nous traduisons).

³¹ « Elle était jeune et triste, allant je ne saurais jamais où, toujours assise là dans le train, elle lisait un livre quand je descendis à la gare de Shinjuku, avec son *merci*, tel un fantôme, tintant pour toujours dans mon esprit ». *Ibid.*, p. 37, (nous traduisons).

³² Nous pourrions également citer une autre rencontre sur la Yamanote, racontée par le poète dans « *Sky blue pants* » (« Pantalon bleu ciel »), *ibid.*, p. 182-183.

³³ Charlotte CHANDLER, *Hello, I Must Be Going: Groucho and his Friends*, Harmondsworth (Angleterre)-New York, Penguin Books, 1979, mentionné par Brautigan.

³⁴ « Quand je ne passe pas du temps avec lui (son reflet dans ce livre), au-dessus de Tôkyô, bien haut dans ma petite chambre d'hôtel, je pense à lui, où que j'aïlle. Je suis dans un train, mettons, à regarder fixement par la fenêtre, et au lieu de voir Tôkyô, je vois une photo de Groucho Marx à quatre-vingts ans passés. Pour n'importe qui d'autre, on dirait Tôkyô, mais pour moi c'est Groucho ». Richard BRAUTIGAN, *The Tokyo–Montana Express*, *op. cit.*, p. 187, (nous traduisons).

Derrière cette évocation de l'image rémanente, le portrait de l'acteur dont le souvenir persistant perturbe la vision du poète, on devine Brautigan sur une des lignes métropolitaines aériennes, les yeux perdus dans un paysage qui n'est pas décrit. L'assonance « *Tokyo/Groucho* » signale peut-être une prééminence du nom sur le lieu qui favoriserait le jeu verbal, et renverrait à la nostalgie qui prend souvent le pas sur l'observation, dans la contemplation du paysage. Nostalgie de la ville d'origine, pour Marco Polo refusant de décrire Venise à Kublai Khan : « *Forse Venezia ho paura di perderla tutta in una volta, se ne parlo. O forse, parlando d'altre città, l'ho già perduta a poco a poco*³⁵ », ou peut-être s'agit-il d'une nostalgie qui serait propre à Tôkyô, et qui empêcherait qu'on décrive cette ville que Calvino classerait parmi ses « villes continues » : la nostalgie que provoque la contemplation de villes informes, comme celles du merveilleux atlas du Grand Khan, qui représente aussi les utopies, les villes disparues, les villes à venir : « *Nelle ultime carte del atlante si diluivano reticoli senza principio né fine, città a forma di Los Angeles, a forma di Kyoto-Osaka, senza forma*³⁶ ». Ce qui rendrait impossible les descriptions du panorama métropolitain dans les textes évoquant le dispositif qui semble pourtant le favoriser, à Tôkyô, ce pourrait donc être le sentiment de nostalgie que procure à l'observateur la contemplation de cette ville qui n'est qu'un espace urbain, sans limites ni organisation claire. En cela, ce que nous étudions dans l'absence de ces panoramas métropolitains, pour citer la définition de la géocritique par Bertrand Westphal, ce sont les « *interactions* entre espaces humains et littérature », et non les « *représentations* de l'espace en littérature³⁷ ».

Pourtant, il n'est pas toujours nécessaire d'offrir de vastes descriptions pour donner à voir le panorama des grandes villes : il existe une autre façon de se servir des toponymes ferroviaires pour faire imaginer le panorama urbain au lecteur.

Un des romans qui ont fait la célébrité de Murakami Haruki, *La Ballade de l'impossible*, mentionne les noms des gares des grandes lignes métropolitaines de Tôkyô parce qu'elles sont pour les personnages les étapes de longues promenades à travers la ville. Il s'agit de marcher en surface, sur le trajet d'une ligne de métro, ou sous le parcours aérien de la ligne

³⁵ « Peut-être, Venise, ai-je peur de la perdre toute en une fois, si j'en parle. Ou peut-être, parlant d'autres villes, l'ai-je déjà perdue, peu à peu. » Italo CALVINO, *Le città invisibili* (1972), Milan, Mondadori, 1993, p. 88 ; tr. fr. Jean Thibaudeau, *Les Villes invisibles*, Paris, Seuil, « Points », 1996, p. 105.

³⁶ *Ibid.* p. 140, tr. fr., « Sur les dernières planches de l'atlas, se diluent des réticules sans commencement ni fin, des villes qui ont la forme de Los Angeles, la forme de Kyoto-Osaka, qui n'ont pas de forme. », *ibid.* p. 161.

³⁷ « Pour une approche géocritique des textes », avant-propos à Bertrand WESTPHAL (éd.), *La Géocritique mode d'emploi*, Limoges, Pulim, « Espaces humains », 2000, p. 9-40 ; article également consultable dans la Bibliothèque comparatiste du site Internet de la SFLGC, hébergé par la revue Vox Poetica : <http://www.vox-poetica.org/sflgc/biblio/gcr.html> [22 mars 2006].

Yamanote³⁸, pour traverser la ville. Watanabe, le narrateur de ce roman, s'y applique à une époque où il fréquente une amie de lycée, Naoko.

nous nous étions retrouvés par hasard à Yotsuya. [...] En sortant de la gare, elle s'était mise à marcher rapidement, sans même dire où elle allait. [...] Elle se retournait de temps à autre pour me parler. [...] je me disais qu'il faisait un temps magnifique d'arrière-saison pour se promener.

Mais Naoko marchait un peu trop sérieusement pour une promenade. Tournant à droite à Iidabashi, elle longea les douves du palais impérial, traversa le carrefour de Jimbôchô, gravit la colline d'Ochanomizu et nous nous retrouvâmes à Hongô. Ensuite, elle continua jusqu'à Komagome en suivant la ligne du tramway. Cela représentait une certaine distance. Le jour tombait quand nous arrivâmes à Komagome³⁹.

Cette longue promenade décrit fort peu les lieux traversés, mais la mention des noms des gares, qui servent aussi à désigner les différents quartiers de la ville, permet au lecteur de situer avec précision le parcours de cette promenade. Naoko entraîne le narrateur tout le long du côté nord-ouest de l'arrondissement central, Chiyoda-ku, dans le sens des aiguilles d'une montre, les noms des gares de Yotsuya, Iidabashi et Jimbôchô pouvant servir de points de repère. Puis les deux personnages laissent le palais impérial derrière eux pour remonter vers le nord dans l'arrondissement Bunkyo-ku, en passant au large du quartier de la gare de Ueno, non loin de l'université Tôdai, dans le quartier de Hongô, pour rejoindre le quartier résidentiel de Komagome, dans l'arrondissement Toshima-ku. Pour les lecteurs de Murakami qui connaissent Tôkyô, la promenade de Naoko et Watanabe renvoie à des lieux éventuellement familiers, des lieux de passage en tout cas, puisque tous les toponymes désignent les gares de différentes lignes de train métropolitain, comme la ligne Chûô sur laquelle se trouvent Yotsuya, Iidabashi et Ochanomizu, et qui est une ligne de surface, et la ligne Yamanote, sur laquelle se trouve Komagome. Les autres gares appartiennent aux différents réseaux de métro (souterrain) et donc ne renvoient au paysage urbain que dans la mesure où les gares, dans la ville de Tôkyô en particulier, sont des lieux autour desquels se sont agglomérés des quartiers commerçants, des stations de taxi et des arrêts de bus⁴⁰. Certains quartiers trouvent même une partie de leur identité, aux yeux des voyageurs comme des riverains, dans la nature des commerces qui environnent les gares qui les desservent.

³⁸ Elle est nommée « Yamate » dans ce roman, car les caractères chinois utilisés pour noter le nom de la ligne permettent cette lecture, qui a été écartée en 1971 au profit de « Yamanote », également possible et historiquement plus correcte.

³⁹ MURAKAMI Haruki, *La Ballade de l'impossible*, (*Norway no mori*, 1987), tr. fr. Rose-Marie Makino-Fayolle, Paris, Seuil, « Points », 1994 p. 33-34.

⁴⁰ La ligne de tramway qu'évoque Murakami existait à l'époque de cette histoire, les années 1968-1969, mais elle a disparu depuis.

Les étrangers de passage n'ont pas manqué de remarquer ce fait qui semble caractéristique de l'organisation de la ville de Tôkyô. Roland Barthes, dans son chapitre intitulé « La gare », dans *L'Empire des signes*, relève en effet que « chaque quartier se ramasse dans le trou de sa gare, point vide d'affluence de ses emplois et de ses plaisirs⁴¹ ». Reprenant son idée de centre vide, mais la ramenant à l'échelle du quartier, il écrit :

Dans cette ville immense, véritable territoire urbain, le nom de chaque quartier est net, connu, placé sur la carte un peu vide (puisque les rues n'ont pas de nom) comme un gros flash ; il prend cette identité fortement signifiante que Proust, à sa manière, a exploré dans ses Noms de Lieux. Si le quartier est si bien limité, rassemblé, contenu, terminé sous son nom, c'est qu'il a un centre, mais ce centre est spirituellement vide : c'est d'ordinaire une gare.

Aux yeux de Barthes, ce centre est vide, parce qu'il est constitué de galeries commerciales qui offrent tous types de petits restaurants, kiosques, édifices, magasins ou cafés : « ici le repère est entièrement prosaïque ». En parlant surtout de « commerces souterrains » qui « accomplissent enfin l'essence romanesque du bas-fond », Roland Barthes omet de signaler que, même à l'époque de son séjour au Japon (1966), les abords des plus grandes gares dissimulent ces dernières aux yeux des piétons sous d'immenses centres commerciaux avec lesquelles elles communiquent. Ainsi la gare elle-même est absente au paysage urbain, au profit de ces centres commerciaux. Seuls les halls d'entrée et de sortie et les voies aériennes qui enjambent les avenues signalent ces gares à l'observateur qui se trouve à l'extérieur. Les gares sont donc des centres vides, mais ce sont aussi des points d'activité intense dans le réseau des flux de voyageurs et de marchandises. Le cas de la gare de Shinjuku est exemplaire à cet égard⁴² : elle est souterraine, mais recouverte de plusieurs grands magasins qui rassemblent parfois sur une douzaine de niveaux superposés différentes boutiques qui offrent aux voyageurs de passage dans ce quartier une grande variété de commerces. De plus, chaque hall donne sur des quartiers aux fonctions bien distinctes : immeubles de bureaux et de grandes administrations, hôtels de luxe pour les sorties sud et ouest, restaurants, gargotes, bars et karaoké du quartier Kabukichô pour les sorties centre et est. Même s'il est possible de rejoindre ces quartiers sans utiliser la gare, on s'y rend en passant par l'un des côtés de la gare (est ou ouest), car le nœud ferroviaire qu'elle constitue impose des parcours et des sens de circulation aux automobiles et aux piétons qui doivent fréquenter ce quartier.

⁴¹ Roland BARTHES, *L'Empire des signes*, op. cit., p. 56-57. Toutes les citations suivantes sont empruntées à ce chapitre.

⁴² Le grand magasin Odakyû est notamment évoqué par Murakami dans *La Ballade de l'impossible*, p. 133, et le Takashimaya de la gare de Nihonbashi, p. 393 sq.

Ainsi, le réseau ferroviaire métropolitain semble donner à la ville de Tôkyô bien plus que des voies de transports : des parcelles de son identité⁴³. Le réalisateur de *Café lumière*, Hou Hsiao-Hsien, en est lui aussi conscient, puisque ce film contient de nombreuses scènes tournées sur les lignes Chûô et Yamanote, dans les gares et dans les trains. Le panorama métropolitain, quoique surexposé et rarement reconnaissable, sauf lorsqu'il est montré à l'occasion de plans larges, parfois panoramiques, qui introduisent les lieux dans lesquels ont lieu certaines scènes (ainsi les quais de la gare d'Ochanomizu, à 68 minutes, puis 94 minutes du début du film), est le plus souvent désigné comme spectacle offert à la contemplation du personnage principal, Yôko. Le panorama métropolitain est aussi désigné comme dispositif technique, dans les nombreux plans qui montrent les trains en mouvement, sur les lignes Chûô et Yamanote, mais il reste donc le plus souvent implicite, à distance.

Comme il le précise dans un entretien mené par Harold Manning et Lee Chow-Shun, son projet est une représentation réaliste de la vie des Japonais d'aujourd'hui, à la façon dont Ozu a montré celle de ses contemporains, et plus précisément, « un portrait de la ville de Tôkyô⁴⁴ ». Or pour « être “raccord”⁴⁵ », il doit connaître les déplacements de ses personnages dans Tôkyô : « pour préparer le tournage, je me suis simplement procuré un plan de Tôkyô, avec le réseau ferroviaire⁴⁶. Je repérais les trajets que le personnage devrait accomplir pour aller d'un point à un autre⁴⁷ ». Détaillant les difficultés du tournage, il

⁴³ Les différentes mélodies électroniques diffusées sur les quais de chaque gare contribuent aussi à particulariser l'identité de chacun des lieux desservis par les lignes ferroviaires au Japon, mais il faudrait leur consacrer une étude spécifique.

⁴⁴ Harold MANNING, *Métro lumière, Hou Hsiao-Hsien à la rencontre de Yasujirô Ozu*, Paris, Northern Line Films, 2004, 60 minutes, chinois sous-titré en français, complément de la version DVD de *Café lumière*. L'expression est citée à la 33^e minute de ce film.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Ce plan, que l'on trouve dans toutes les gares, mais aussi sur Internet (site des compagnies de transport métropolitain de Tôkyô) : <http://www.tokyometro.jp/rosen/rosenzu/index.html> [28 février 2009], représente les lignes de métro qui desservent les différents quartiers de Tôkyô et sa région, ainsi que quelques lignes du réseau JR, dont les lignes Chûô et Yamanote. Au centre du plan, on trouve, dans une zone de couleur verte que ne traverse aucune ligne, l'indication suivante : Palais impérial (« *kôkyô* »). Ce repère géographique ordonne la représentation de tous les lieux desservis par les différentes compagnies de transport, sans grand souci des normes cartographiques, ce qui est la règle dans les plans de réseaux ferroviaires. Cette carte géographique stylisée de la région est obtenue par application de contraintes typographiques et idéologiques à la réalité géographique : c'est ainsi que le palais impérial se retrouve parfaitement au centre. N.B. Les versions anglaise et française placent bien une zone verte au centre du plan, mais ne précisent pas qu'il s'agit du palais impérial. Pour un commentaire plus technique de ce plan, dans sa version mixte : en anglais et en japonais, on peut se référer à Philippe CADÈNE, *Le commentaire de cartes et de documents géographiques*, Paris, Belin, « Atouts géographie », 2004, chapitre 10, et en particulier p. 75-77.

⁴⁷ HOU dans Harold MANNING, *Métro lumière*, *op. cit.*, 30^e minute.

ajoute, « la ligne centrale⁴⁸ et la Yamanote sont les deux plus importantes. Sans elles, le film n'avait plus aucun sens⁴⁹ ». Que l'attention de Hou Hsiao-Hsien comme de Roland Barthes ait donc été attirée par les gares et plus généralement par le réseau ferroviaire métropolitain et aérien signifie que Tôkyô ne saurait exister, ne serait-ce qu'au cinéma, sans ces trains. Le paysage urbain de cette ville réticulaire et sans unité, de ses quartiers rassemblés autour d'un vide, n'apparaît pas, même furtivement, sans leur intermédiaire. Le travelling géant que constitue le fait de placer un personnage dans un wagon de la ligne Yamanote est un dispositif adapté aux dimensions de la ville, mais les impressions trop rapides et diverses qu'il focalise sur une bande de pellicule cinématographique et qui restent perceptibles, au cinéma, sont rarement transmises par les descriptions d'un personnage littéraire ou d'un poète.

Le panorama ferroviaire de la ville de Tôkyô semble donc être un lieu commun, un élément de l'identité de cette ville, mais plutôt au cinéma que dans des œuvres littéraires. La qualité du dispositif technique qui repose en particulier sur la ligne Yamanote, sa parenté avec le travelling, le panoramique, le *panopticon*, qui sont des inventions de notre temps, le rendent extrêmement visible, voyant même, mais les écrivains qui s'en approchent se contentent donc de le mentionner, sans vraiment l'utiliser. Est-il trop compliqué ? trop moderne ? renvoie-t-il d'abord à la nostalgie pour la ville que n'est pas Tôkyô aujourd'hui : la ville que l'on puisse mesurer à vue d'œil, embrasser du regard ou dont on puisse détailler l'organisation logique ?

Nous concluerons notre étude sur un examen de cette hypothèse. Elle se voit en effet confirmée par la réussite spectaculaire du panorama ferroviaire parisien qu'offre Jean Echenoz à son lecteur dans *Au piano*. Son personnage principal, Max, se lance à la poursuite d'une femme dont il était aimé sans le savoir et qu'il aimait sans qu'elle le sache trente ans plus tôt. À la station Passy de la ligne 6 du métro, il l'aperçoit, la reconnaît, ne peut la rejoindre dans le wagon où elle se trouve, mais se lance à sa poursuite dans la rame suivante. Vaine poursuite amoureuse, nouvel exemple de « métromanie », pour reprendre ce terme dans l'acception que lui donne Claude Leroy⁵⁰. Et pour une fois, la vue de Paris qu'offre cette ligne aérienne est décrite durant une longue séquence de plus de sept pages. Mais c'est faute de trouver Rose sur le quai d'une de ces stations que Max contemple le paysage urbain, d'un œil de sociologue parfois, et de lexicologue, du haut des viaducs de

⁴⁸ Le nom même de la ligne Chûô peut être traduit par « centrale », ce qui la désigne sans aucune ambiguïté et probablement à la faveur d'une légère erreur de traduction.

⁴⁹ HOU dans Harold MANNING, *Métro lumière*, *op. cit.*, 33^e minute.

⁵⁰ Claude LEROY, *Le Mythe de la passante*, *op. cit.*, p. 232 sq.

« cette ligne Étoile-Nation, qui assure la jonction entre quartiers chics et populaires – quoique ces adjectifs, se brouillant jusqu’à se grimper l’un sur l’autre au point de se prendre l’un pour l’autre, ne soient plus ce qu’ils étaient⁵¹ ». Désœuvré par l’attente et déçu par l’échec, « il distinguait fugitivement des scènes dans les appartements. Trois hommes assis autour d’une table. Un enfant sous un lampadaire. Une femme passant d’une pièce à l’autre⁵² ». Ces détails confirment nos intuitions : le panorama métropolitain offre un point de vue latéral et plongeant à l’intérieur des habitations, qui permet de décrire rapidement des scènes énigmatiques et familières, rappelant ici certains tableaux d’Edward Hopper⁵³. Echenoz utilise aussi ce dispositif pour énumérer « les objets et les personnes ornant les balcons et les terrasses que le métro longeait en contrebas⁵⁴ » : le regard du personnage se dirige alors vers le haut et distingue « cartons d’emballage ayant pris l’eau, fauteuils de jardin, tapis, échelles, escabeaux, plantes vertes et bacs à fleurs où le géranium se taillait la part du lion⁵⁵ ». La liste bâtit un paysage où dominant les objets inutiles, hors d’usage, entreposés en façade faute de place à l’intérieur des appartements. Cela conforte le personnage dans sa déception, au point qu’il se détourne de ce panorama : « Max aurait aussi pu s’intéresser aux viaducs que l’on empruntait, chers bons et beaux viaducs, chère vieille architecture de fer intelligente et digne⁵⁶ ». Cette prose rythmée, les qualificatifs emprunts d’ironie, la prétérition même sont une manière pour l’auteur de dévaluer avec humour son panorama, comme si cette réalisation, qui reste sophistiquée, n’était qu’un divertissement sans grand intérêt. Il n’en est rien, cependant, car Jean Echenoz, qui reconnaît que « [s]es romans sont en général assez voyageurs et géographiques⁵⁷ », fait de Paris un véritable personnage d’*Au piano*. Cette ville est ainsi envisagée sous tous ses angles, y compris depuis un point de vue en apparence céleste, quand depuis le « Centre » où il est accueilli après sa mort pour une semaine, Max est conduit à contempler par une large baie vitrée « une ville ressemblant comme une sœur à Paris car balisée par ses repères classiques – diverses tours d’époques et de fonctions variées, d’Eiffel à Maine-Montparnasse et Jussieu, basiliques et monuments variés – mais vue de très loin en

⁵¹ Jean ECHENOZ, *Au piano*, Minuit, 2003, p. 68-69.

⁵² Jean ECHENOZ, *Au piano*, *op. cit.*, p. 69.

⁵³ Citons, par exemple, *Night Windows*, 1928, *Hotel by the Railroad*, 1952, ou *Approaching a City*, 1946.

⁵⁴ Jean ECHENOZ, *Au piano*, *op. cit.*, p. 70.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ *Ibid.*, p. 72.

⁵⁷ Jean ECHENOZ, « Dans l’atelier de l’écrivain », p. 231, entretien avec Geneviève Winter, Pascaline Griton et Emmanuel Barthélémy [28 octobre 1999], *Je m’en vais* (1999), Paris, Minuit, « Double », 2001, p. 227-250.

plongée⁵⁸ ». La « section urbaine » qui lui est ainsi désignée est bien Paris, mais vue selon une perspective qui paraît impossible. Ce panorama de Paris est l'un des compléments du panorama ferroviaire décrit plus haut et contribue à la réalisation plus générale d'un « tableau urbain qui joue résolument sur la dissémination, la fragmentation, la discontinuité⁵⁹ ».

Cette esthétique, qui est aussi bien celle de la phrase d'Echenoz que de sa représentation du monde, fait du dispositif ferroviaire un usage conforme à son concept : il offre un panorama latéral, mobile, et il est intégré de manière cohérente dans une esthétique globale à laquelle la méthode géocritique d'analyse de l'espace urbain s'adapte parfaitement, puisqu'elle invite le lecteur, ainsi que l'a montré Bertrand Westphal⁶⁰, à considérer la ville comme un espace *multiple, asynchrone, intertextuel*.

⁵⁸ Jean ECHENOZ, *Au piano*, *op. cit.*, p. 99.

⁵⁹ Christine JÉRUSALEM, « Sections urbaines : l'aller et le retour, la nostalgie dans *Au Piano* de Jean Echenoz », en ligne sur le site Internet de la revue Remue.net, http://www.remue.net/cont/echenoz_ChrisJer_Piano.html [28 février 2009].

⁶⁰ Bertrand WESTPHAL, « Pour une géocritique des textes », *op. cit.*