

À la gare comme à la gare

La vie bon train. Proses de gare d'Étienne Faure, Champ Vallon, 119 p.

Pickpocket de Fuminori Nakamura, traduit du japonais par Myriam Dartois-Ako, Éditions Philippe Picquier, 190 p.

Pierre Popovic

Number 249, Summer 2014

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/72342ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Spirale magazine culturel inc.

ISSN

0225-9044 (print)

1923-3213 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Popovic, P. (2014). Review of [À la gare comme à la gare / *La vie bon train. Proses de gare* d'Étienne Faure, Champ Vallon, 119 p. / *Pickpocket* de Fuminori Nakamura, traduit du japonais par Myriam Dartois-Ako, Éditions Philippe Picquier, 190 p.] *Spirale*, (249), 85–87.

À la gare comme à la gare

PAR PIERRE POPOVIC

LA VIE BON TRAIN. PROSES DE GARE

d'Étienne Faure

Champ Vallon, 119 p.

PICKPOCKET

de Fuminori Nakamura

traduit du japonais par Myriam Dartois-Ako

Éditions Philippe Picquier, 190 p.

Pas de gare sans graffiti ; pas de gare sans reliefs d'habitation provisoire ; pas de gare sans pas perdus et pas de gare sans pas gagnés ; pas de gare sans histoire ou sans histoires ; pas de gare sans félures multiples du temps ; pas de gare sans rencontres avec l'autre, qu'il soit machine ou bipède ; pas de gare sans vermine ni sans faune colombine ; pas de gare où ne se mêlent l'angoisse préhistorique du déplacement et l'appréhension futuriste du technologique ; pas de gare qui ne fasse d'une ville sa métonymie domestique ; pas de gare qui ne ressemble avec ses trois murs à un théâtre inversé ; pas de gare qui n'exhibe un fragment de mémoire de la modernité. En moins de mots : pas de gare qui ne condense en elle un instantané du devenir anthropologique. Ce grouillement de vie, Étienne Faure et Fuminori Nakamura en prennent acte et en font respectivement la matière de *La vie bon train* et de *Pickpocket*.

NI LIEU NI NON-LIEU, MAIS BIEN MIEUX : UN ESPACE

C'est un usager qui voyage sur place. La gare qu'il arpente compte vingt-cinq quais et, reproduite en couverture, une grande verrière dotée d'une armature de fer aimée des pigeons. Le bâtiment est d'importance, il doit être cette Gare

du Nord près de laquelle il y a les fleurs du mal, où pourrait descendre Rimbaud s'il venait demain de Charleville. Paradoxalement, l'usager possède un grand avantage sur le quidam touristique : la force de l'habitude. Son expérience même démontre que le fait d'habiter n'est jamais que la multiplication d'un passage réitéré, c'est pourquoi certaines gens habitent davantage leur bureau que leur maison. Mais la répétition est justement ce qui lui permet de gagner de la distance par rapport à ce qui se passe, dans la mesure où il n'a plus à prendre garde à ce qu'il fait. Il est en effet à ce point au fait des codes comportementaux, au fait des mesures d'organisation, au fait des façons de communiquer et des rituels multiples auxquels sacrifient tous les habitants/passants, au premier chef les voyageurs, que cette accoutumance, loin de l'étourdir ou de l'assoupir, le libère des contingences quotidiennes et lui donne accès à l'étrangeté de la vie de la gare. Cet écart le déphase, dédouble sa conscience, engendre un retour sur épreuve d'où naît le regard intime sur le monde tel qu'il va. Rien de tel que la

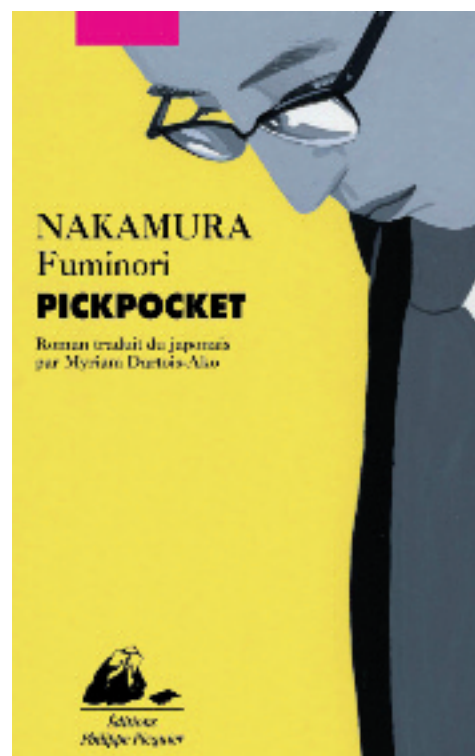


prose poétique pour en exprimer la vision, car elle associe l'étrangeté à soi qui est nécessaire au poème et la fidélité à l'expérience qui est la grandeur de la prose. Le mélange donne des textes qui ont cette beauté d'écoute et

d'accueil : « *Oui, c'est sans doute un enregistrement, cette voix qui descend du ciel, et via le haut-parleur récite à l'infini la leçon du départ et de l'arrivée. Car si la voix était sincère, elle en aurait assez depuis longtemps, à redire cent fois d'une élocution sans faille les noms des villes desservies, les recommandations d'usage — et sans tousser. Mêmes inflexions et même débit — et mêmes hésitations pour la même phrase : cette voix ne prend donc jamais de vacances, n'est jamais enrhumée et ne bifurque pas de son message. Parfois la bande sonore tarde et le train, sans parole, est déjà parti quand démarre la récitation, laissant les instructions tout à leur vide. Avec le vous de politesse ou collectif, selon l'oreille qui hésite — vous êtes arrivé(s)... —, les voyageurs sont accueillis en vainqueurs, auxquels la voix s'adresse directement. Mais pour ceux qui s'en vont, masse coulée dans un train, c'est par la métonymie numéro 1018 qu'elle annonce leur départ, sans autre distinction. (Jusqu'au jour où l'usure de la voix l'emporte, laissant la tâche de dire à d'autres inflexions.) »*

La gare est un espace dans la mesure où elle appartient à celui qui la fréquente. Il s'y reconnaît de deux manières. D'une part, elle lui est à la fois provisoire et routinière, comme un attribut de sa personnalité, à tel point qu'il dira volontiers : « *Celle-là est ma gare.* » D'autre part, elle concrétise un univers social et politique où se produit et se gère la façon dont des individus exercent le droit de devenir autre que ce qu'ils sont parce qu'ils ont quitté la situation statique qui était la leur quelques heures auparavant. Cette double appartenance, personnelle et sociopolitique, *La vie bon train. Proses de gare* explore les caractéristiques et les variations en les ventilant sur quatre parties associées aux quatre saisons. Chacune d'elles se termine par un poème en vers libre (« *la France à travers champs ; au solstice suivant ; revenir ; voici l'hiver* ») et comprend une trentaine de poèmes en prose qui recensent tout ce qui anime la station. Les assauts du climat, les lumières, les impératifs de l'administration (« *Éloignez-vous de la bordure...* »), les bribes de langage taguées ou collées aux murs, le tissage des émotions qui accompagnent les au revoir ou les retrouvailles, le contraste infini des groupes et des gens, avec leurs fonctions, leurs âges, leurs humeurs, leurs angoisses, tout fait

sens pour qui sait regarder, et regarder, pour un écrivain, c'est lire et déjà un peu écrire. En l'occurrence, le regard d'Étienne Faure est à la fois celui d'un anthropologue et celui d'un compagnon de voyage bienveillant. Entre les trains qui jouent à « moi je pars si tu arrives » ou à cache-cache (un train peut en cacher un autre, dit la sagesse des nations) et la foule changeante et traversée de mouvements, se déroule un ballet étrange, d'une chorégraphie inachevée, scandé par une musique concrète escortée de coups de klaxon, de cris, de bruits de talons, de grognements de moteurs, des plaintes sifflantes des rails, d'un grailonnement continu d'éclats de conversations. La gare de Faure est toute de diversité et de mixité sociale, un îlot de démocratie latente. L'« aura du voyageur » change selon qu'il sort d'un long ou d'un court trajet, selon le temps qu'il fait, selon l'heure de la journée, selon l'esprit circonstanciel des lieux, et si tous sont plongés dans des petits rituels et dialogues obligés (« *Tu m'accompagnes un bout, chéri ?* » ; « *On a encore le temps, tu crois ?* » ; « *C'était quoi notre voie, tu te souviens ?* »), chacun traîne avec lui sa marotte, sa personne, sa joie et son souci. Faure laisse résonner de vieilles métaphores associant tout voyage à la vie humaine ou à l'écriture elle-même, mais cela reste léger, en sourdine, car le recueil suit les élans divers, souvent contradictoires, qui agitent l'être en gare contemporain. Le point de vue adopté est à la fois empathique et exigeant, curieux de la moindre trace d'humanité et gravement amusé des inquiétudes qui passent dans les yeux comme dans les gestes. Mais il ne faut pas s'y tromper, et gare aux illusions. Si la gare est le théâtre des baisers amoureux et des embrassades d'accueil, si elle voit défiler des nuées de partances et d'arrivées joyeuses, elle est aussi la scène des drames et des pires déclassements. Le voyage s'arrête quand « *les corps [...] se jettent sous les voies, rejoignant par défaut des milliers d'Anna Karénine* ». Quant aux vagabonds, aux sans-abris, aux exclus de la société, ils ont trouvé dans les gares les portes ouvertes que



n'ont jamais eues les églises et, quand le soir tombe sur la ville, une étrange et lente population vient promener ses pas perdus aux abords des quais désertés : « *Quand le trafic retombe avec la nuit, la gare redevient l'habitable où s'abritent de discrets occupants sans droit ni titre, habitués simplement à ce palais des vents où se côtoient des hommes et des oiseaux. Une population mal cernée par les statistiques nationales et dans aucune colonne : inexistante.* »

À LA TIRE, COMME UN ARTISTE

La littérature permet d'aller de Paris à Tokyo sans bouger, c'est l'un de ses grands mérites. Et quel changement de style, d'univers, de rythme, de point de vue entre *La vie bon train* et *Pickpocket* de Fuminori Nakamura ! Le romancier japonais met lui aussi en scène un usager d'une grande gare, mais cet usager n'a rien de celui mis en place par Étienne Faure. Le roman raconte l'histoire de Nishimura, voleur à la tire de haute volée dont le terrain d'exercice de prédilection est l'une des gares de Tokyo d'où partent et où arrivent les Shinkansen (trains à grande vitesse). Dans les installations et sur les quais, le fait que les voyageurs

sont préoccupés par toute une série de choses — achats ou récupérations de tickets, vérifications des horaires, recherches de la bonne voie, émotions des accueils ou des départs, etc. — les désigne au voleur comme des proies idéales. Il faut dire que Nishimura sait y faire, car on ne naît pas tireur, on le devient. La tire en effet est un art, auquel il a été initié par un maître, Ishikawa. Cet art s'est perfectionné au fil de la longue histoire internationale des voleurs à la tire, où pavoisent les noms de l'Irlandais Barrington, de l'Américain Dawson, de « l'époustouflante » Japonaise Koharu. Vider les poches d'un quidam demande de l'observation, une brève étude de caractère, du tact, du doigté, de la rapidité, une maîtrise parfaite du cœur et de l'esprit, et cela en vaut la peine, car une jouissance profonde se produit quand

l'acte est réussi : « *L'objectif des autres est de se déplacer, le mien est différent. Le dos de la main tourné vers le gigolo, je saisis son portefeuille entre deux doigts. Les autres passagers forment un angle droit autour de moi. La couture du bord de la poche est défaitte, les fils dessinent des spirales nettes, comme des serpents. À l'instant où le train tangué, je pousse le dos du gigolo de ma poitrine, comme si je m'appuyais sur lui, et extrais le portefeuille à la verticale. J'expire pour relâcher la pression et je sens une chaleur se répandre dans mon corps.* »

La gare de Nakamura n'est pas la gare de Faure. Celle-ci est poétique, vivace, démocrate ; celle-là est le dernier champ d'honneur disponible pour un pickpocket qui est l'avatar des samourais de jadis.

l'acte est réussi : « *L'objectif des autres est de se déplacer, le mien est différent. Le dos de la main tourné vers le gigolo, je saisis son portefeuille entre deux doigts. Les autres passagers forment un angle droit autour de moi. La couture du bord de la poche est défaitte, les fils dessinent des spirales nettes, comme des serpents. À l'instant où le train tangué, je pousse le dos du gigolo de ma poitrine, comme si je m'appuyais sur lui, et extrais le portefeuille à la verticale. J'expire pour relâcher la pression et je sens une chaleur se répandre dans mon corps.* »

L'histoire n'est pas sans attrait, mais elle n'est pas le principal intérêt du roman. Plombé par un lancinant désespoir depuis le suicide de Saeko, la jeune femme qu'il aimait autrefois passionnément, Nishimura est repéré par la grande pègre tokyoïte et, particulièrement, par l'un des plus infâmes chefs « *yakuza* » que le Japon ait enfanté, Kizaki. Régnant comme un dictateur sur les malfrats qu'il dirige, s'arrogeant un droit de vie ou de mort sur les autres, ce pégreux est mêlé à divers trafics et à des projets de corruption et de collu-

sion au niveau politique (rien pour nous étonner). C'est dans le cadre de ces affaires qu'il contraint Nishimura à réaliser trois tirs *a priori* impossibles à réaliser. L'élève d'Ishiwaka s'est cependant découvert entretemps une vocation d'éducateur. Il a en effet, un jour dans un supermarché, croisé une mère, qui s'avérera être une prostituée, et son fils, celui-ci s'essayant maladroitement à la tire. Pris d'empathie pour le garçonnet, qui lui rappelle sa propre enfance, il a entrepris de lui apprendre les rudiments du métier afin qu'il ne se fasse pas prendre. Il est cependant tenu d'accomplir la tâche que lui a indiquée Kizaki sous peine de mort. Contre toute probabilité, il parvient à l'accomplir et se croit libre, mais le chef mafieux ne veut rien laisser derrière lui et commande son assassinat. Agressé et laissé pour

mort, mais songeant malgré la douleur à l'enfant qu'il a pris sous sa gouverne, Nishimura survit *in extremis* et caresse le rêve d'émigrer à Londres, où évoluent comme chacun sait d'excellents pickpockets, et de « *voler l'argent des riches du monde entier pour le donner aux enfants dans la misère.* » L'histoire est donc celle d'un bon roman urbain exploitant la figure assez classique d'un voleur sympathique qui trouve un sentier de rédemption en dépit de la furieuse méchanceté du monde.

Mais *Pickpocket* est bien plus que cela. Ce qui est visé, c'est la Tokyo contemporaine et, au-delà d'elle, la société japonaise dans son ensemble. Tout au long du roman, le héros est obsédé par une tour, qui se substitue dans son imagination aux grands immeubles de la ville. Nishimura dispose d'un sens prononcé de l'éthique (il renvoie les portefeuilles à leurs propriétaires une fois qu'il les a vidés de leur argent), il est généreux et sa pratique est celle d'un artiste. Il vole pour vivre, mais sans faire d'excès d'aucune sorte, et donne le reste

de l'argent aux pauvres. Le souvenir de Saeko est la cicatrice d'un idéal perdu, mais qui persiste avec force dans sa mémoire. Il ne méprise pas la jeune mère prostituée, prend en charge à sa manière l'éducation de son enfant, appartient à une confrérie pluriséculaire qui se considère elle-même comme sorte de tribu aristocratique (le fantasme de la tour en est le legs) survivant au milieu des « *porcs généralisés automatiquement par la société* ». Kizaki est l'un d'eux ; il collabore à une organisation sociale inique et meurtrière, protège par ses crimes le maintien d'une gouvernance urbaine monstrueuse. Dans cet univers glauque, le pickpocket façon Ishiwaka et Nishimura est un être du passé. Sa noblesse solitaire et sa générosité jurent avec les nouvelles règles d'un banditisme qui est suinté par l'ordre social, mieux : qui est au fondement même de l'ordre social et qui, dans la logique du récit, est la forme contemporaine et tout ce qui reste de l'urbanité. Kizaki et ses sbires le lui disent clairement : ils font, eux, des (vraies) affaires, et elles ont à présent pour moyens la spéculation boursière, le travail en bandes organisées et le commerce à grande échelle de toutes les drogues disponibles sur le marché. La gare de Nakamura n'est pas la gare de Faure. Celle-ci est poétique, vivace, démocrate ; celle-là est le dernier champ d'honneur disponible pour un pickpocket qui est l'avatar des samourais de jadis. Dans cette logique, le voleur à la tire de Nakamura est aussi déplacé dans la ville postmoderne que le flâneur baudelairien l'était dans la ville moderne. Il symbolise un usage ancien de l'échange, incarne une conception obsolète des rapports humains et de la ville, est l'héritier d'une ultime trace de noblesse qui brille à l'instant d'un péril. L'image finale du roman le dit avec beaucoup d'efficacité. Tandis qu'il perd son sang, Nishimura aperçoit une jeune femme qui entre dans le tunnel où il est couché. Sa seule chance est d'attirer son attention. Il est trop faible pour crier. Il fouille fébrilement de ses doigts habiles dans la poche de son pantalon, trouve une pièce d'argent, relief d'une tire passée : « *Lorsque la silhouette apparaît, je lance la pièce d'un geste douloureux. Couverte de sang, elle dérobe la lumière du jour et brille d'un éclat noir dans les airs, porteuse de tous les possibles.* » Qui sait ? Nishimura cultive peut-être désormais son art sur les quais de Waterloo Railway Station. ⊥