

Poem of the Paris Subway

Jacques Jouet

Preface and translation by Jordan Stump

Jacques Jouet has emerged over the past ten years as one of the most consistently intriguing voices in contemporary French literature, and one of the most versatile, as a glance at his bibliography will clearly show. Indeed, it would be difficult to think of another current member of the Oulipo more actively involved than Jouet in the development and dissemination of new approaches to the task of literary creation. The poems that follow might—to consider only one of their many multiplicitous aspects—serve as an example of Jouet’s creative notion of poetic constraint. These pieces are specimens of the genre known as the “poème de métro” ‘subway poem,’ a genre whose simple definition (a poem written on the subway, over the course of a trip from station a to station b) does not quite do justice to the rather rigorous methodology of its creation. When the train is in motion, the poet must be mentally composing the next line of verse; when the train is stopped at the station, the poet must transcribe the line so devised. The first line of the poem, then, is to be composed between the first and second stations of the trip (counting the point of departure as the first station), and written down while the train is stopped at that second station; the second line is to be composed between the next two stations, and written down while the train is stopped at station three. This continues until the poet descends from the train, noting down the last line of verse while standing on the platform of the station that was his destination. Logically, then, the number of lines in a subway poem will be one less than the number of stations visited (including, once again,

both the point of departure and the destination); and, since a new strophe is begun each time the poet transfers to another line of the subway system, the number of strophes will be equal to the number of lines traveled.

On April 18th, 1996, Jacques Jouet set out to write a particularly panoramic subway poem. The mathematician (and Jouet's fellow Oulipian) Pierre Rosenstiehl had devised an itinerary that would take the poet through every station of the Parisian subway system in a single day, boarding the first train and descending from the last at the same arbitrarily-chosen station, with a minimal number of returns to a given station and of changes of line. The journey would last from 5:30 in the morning to 9 o'clock at night, without interruption. The resulting "Poème du métro parisien" (coupled with a preface by Pierre Rosenstiehl in a volume published as *Frise du métro parisien* [*Frieze of the Parisian Subway*]) is composed of 48 strophes and nearly 500 lines; what follows is a series of extracts from that work. Each should no doubt be seen as one strophe of a much longer text rather than as an autonomous poem in itself; nevertheless, it seems to me that each strophe *can* be read as a separate poem, and thus that little violence is done to Jouet's text by the isolation of a small number of its component parts. I have taken the further liberty of introducing each strophe with the names of the stations between which it was written, for the convenience of any reader who might wish to follow along on a map of the Parisian subway system; it should be noted that in *Frise du métro parisien* this information is provided only by means of a table separate from the poem itself. I have also added a few notes to my English translation, and a partial bibliography for the reader who might like to delve further into the work of this remarkable writer.

Poème du métro parisien

RÉPUBLIQUE—MARIE DE MONTREUIL (ligne 9)

Si gouverner, gouverner les heures qui viennent, c'est plutôt se
surprendre que prévoir,
alors les premières minutes m'auront déjà légèrement contrarié.
J'ai plus de temps qu'il m'en faut pour dire en quoi.
J'avais espéré, dehors, une petite pluie pour entrer dans un con-
cept d'abri,
gardant un peu d'humidité, au dos des mains, pour la soif,
mais la nuit de 5 h 30 était sèche et douce et noire comme une
robe noire éclairée de l'intérieur
par un corps qui tient debout en toutes ses parties.
La surprise a ceci d'une révélation d'être qu'elle reconnaît du qui
n'aura pas été,
ou qui n'a pas été à cette place en secondes comptée, qui lui avait
été dévolue,
au nom d'une confiance toute particulière en un ordre du monde.
Pour l'escalier des lois, une est en sable,
une marche qui manque, sous le pied d'un marcheur oublieux
de son propre poids.

NATION—ÉTOILE (ligne 6)

Je n'arrive pas très bien à croire dur comme chemin de fer à la
réalité des minutes pourtant calculées
avec une marge d'erreur sans doute faible.
La première sortie à l'air, d'ailleurs à BEL-AIR, est peu spectaculaire
en raison de la nuit
qui en est seulement, là-haut, à mettre dans son noir un peu de
lait bleu,
et tourner pensivement au moyen de la petite cuiller solaire.
La première Seine du jour me conduit à tomber les lunettes sur
mon papier.
La première Seine et le premier chantier, si j'exclus la cabane verte
du quai de RÉPUBLIQUE, à mon départ, pleine d'outils et de gris-
gris d'ouvriers.
Le freinage de cette rame est inédit et agaçant,
comme s'il nous était reproché, par la machine, d'attendre l'arrêt.
Or, j'ai déjà dit nous sans demander l'aval de mes compagnons,
ce qui est une façon d'exagérer bien dans les cordes de l'orphique
personnage qui se croit, ce matin, le scribe assis de toute une
dynastie de transportés du jour.

À DENFERT-ROCHEREAU, pour la première fois, mon papier a été
regardé avec curiosité
par une pénétrante lie-de-vin, tailleur, deux sacs,
sur un sac, un globe terrestre brodé, avec fusée qui en fait le tour,
tandis que je sais que je passe à ce moment au plus près de la rue
Mizon.
J'attendais que le ciel, après PASTEUR, soit de cette couleur violette,
et que ça et là un appartement minoritaire ait réveillé ses lampes,
tandis que *Loto* et *Hôtel Ibis* n'ont pas éteint leurs enseignes.
Approche la deuxième Seine, qui est à l'autre bout de la Seine,
mais je n'arrive pas à croire que la Ville de Paris va transformer
en logements sociaux des bureaux.
Le métro, à PASSY, traverse un immeuble de part en part.
Il a fallu, suffi de replonger sous la terre
pour me conduire à voir une veste à losanges rouges, un haut de
dos
avec cheveux luisants de laque.
À ce prix-là, ça fait du bien d'écrire.

GARE D'AUSTERLITZ—BOULOGNE (ligne 13)

La triste molle quiche aux poireaux Badoit dans l'enceinte souterraine de BASTILLE
n'a même pas fait mine de me donner un coup de fouet.
J'ai mangé ça comme on avale un tampon d'urgence,
exactement la façon dont je n'aime pas devoir lire un livre.
Le reflet tremblé double de mon texte, dans la vitre sécurit, paraît
l'arabiser,
par le sens de la lecture, l'orientation du drapeau et le dessin des
caractères.
Les jardins souterrains de SÈVRES-BABYLONE ont des sièges de quai
peints en vert.
Ah, vert! ce satané vert qu'on n'a pas demandé!
Est-ce que les racines des pissenlits sont vertes? celles qu'on suce-
ra, lorsqu'on aura
signé notre dernier contrat, celui d'avec le sous-sol.
Y a-t-il une ligne particulière pour les âmes en peine, pour les
spectres?
PÈRE-LACHAISE, SAINT-VINCENT, MONTPARNASSE, INNOCENTS, BAGNEUX,
PANTIN, PASSY,
avec correspondance assurée pour les landes d'Ophélie et
d'Yorrick.
Il n'y a jamais eu, peut-être, un cercueil plein dans une rame de
métro (ou vide).

Le métro paraît décoller, à la station fantôme MIRABEAU,

et je n'invente pas que cette ligne est lente.
 Une grande blonde bâille et paraît douter de la réalité précieuse
 de sa bague collée à l'alliance.
 Le bout de ligne manque de nerf:

PORTE DE CLIGNANCOURT—PORTE D'ORLÉANS (ligne 4)

Le silence . . .
 on voudrait pouvoir dire son mot sur le silence comme on croit
 avoir des lumières sur l'ombre
 Mais le silence est un bâton doué de retour
 parfois beaucoup plus preste qu'on n'attend,
 et que n'attend ton visage doué d'une capacité calculable de
 résistance.
 Tant de reproches gravitent autour du silence
 qu'il devient rentable de le rompre, mais en s'appliquant un peu,
 en étudiant l'éloquence, les gravillons sous la langue et la comédie,
 l'oreiller, le divan, l'apéro, le micro,
 le savoir vivre nécessaire à l'usage du téléphone.
 L'initiation à la ventriloquie et l'apprentissage d'une langue
 étrangère ne sont certes pas à négliger,
 non plus qu'apercevoir comment la langue vient à un enfant.
 Nous passons sous la Seine sans conscience que nos douleurs
 se réveillent à l'humidité voisine.
 Un homme lit un tract qui gît au sol, sans le ramasser.
 Il s'agit de la guerre au Liban.
 Signé du P.C.F. et de la J.C.
 Un peu plus tôt: S.D.F. / S.V.P., avec les points séparatifs très
 nettement dessinés.
 C'est ainsi que les hommes bougent
 et ne restent pas tranquilles dans une chambre
 et que les armes quittent les râteliers.
 La preuve du territoire, c'est qu'on y passe. Le drame, c'est le
 trop prendre
 et prendre la place. À compter de cet instant,
 cette place assise est mienne,
 et deux, puis trois, puis quatre font nettement plus confortable.

CHÂTILLON-MONTROUGE—GABRIEL-PÉRI-ASNIÈRES
 GENNEVILLIERS (ligne 13)

J'ai refusé une pause, ressauté
 même quai, sans attendre, sur la ligne 13, qui n'est pas la ligne 31
 dans l'autre sens, et c'est dommage.

Le palindrome est un luxe de sceptiques.
 “Au moins dix-huit touristes ont été tués au cours d’un attentat
 au Caire,” dit *Le Monde*.
 Que fait-on du produit de leur billet retour?
 Le poids du jour, le choc des rotos,
 le journal pèse au dos, comme le poème.
 C’est en faire un par jour qui serait un exploit, mais justement ça
 ne m’intéresse pas, l’exploit.
 Je veux seulement faire œuvre ronde.
 L’exploit, c’est huit heures de bureau tous les jours ou huit heures
 de tour ou de tiroir-caisse!
 de cheveux à couper, de frites à égoutter . . .
 Je n’aurai pas, ce soir, une barbe de quinze jours.
 J’aurai eu beau passer les poucettes aux heures,
 coiffer le temps d’une cagoule,
 le temps n’aura pas gagné le don de la parole.
 Il n’aura rien à dire, rien à redire,
 et LA FOURCHE penche vers ASNIÈRES GENNEVILLIERS.
 Je ne mangerais, à présent, que si je disposais de temps et de
 nappe.
 De l’argent, j’ai le privilège de pouvoir en inventer.
 Il n’y a pas de banque de temps.
 Ou quand un conte le postule, le banquier, c’est le Diable.

GABRIEL-PÉRI-ASNIÈRES GENNEVILLIERS—
 LA FOURCHE (ligne 13)

C’est là, si je ne me trompe, le quatrième franchissement—à vue—
 de la Seine.
 Le premier pont de l’histoire du monde, à l’origine, a dû être
 emporté par les eaux, les vents ou les mauvais calculs.
 Les premiers fleuves de l’histoire du monde ont dû se heurter à
 l’incrédulité générale,
 comme la première neige pour le premier poisson marcheur.

SAINT-LAZARE—PONT DE LEVALLOIS (ligne 3)

Quinze nuits d’essai pour un matelas!
 Il faudrait parvenir, en quinze nuits, à plusieurs, à l’épuiser . . . et
 quinze jours . . .
 Voilà un jour où je n’aurai pas téléphoné,
 ni répondu, ni appelé,
 ni retourné de sablier,
 regardé l’heure, ça oui, sans espoir de la faire changer.

Ce poème est chronométrique,
parallèlement à sa kilométrique,
comme à son seul pesant / de tous ses pauvres sens.

MAIRIE DES LILAS—RAMBUTEAU (ligne 11)

Dans l'optimisation du réseau, telle que me l'a concoctée Pierre
Rosenstiehl,
(passer par toutes les stations, minimiser le nombre de repassages
et le nombre de changements, départ RÉPUBLIQUE, arrivée
RÉPUBLIQUE)
il y a une petite chose admirable, vers laquelle je roule dans cette
strophe
et qui fera qu'il restera
un court tronçon non parcouru, parce que le parcourir
—entre RAMBUTEAU et HÔTEL DE VILLE—
n'aurait rien apporté d'autre que de parcourir ce tronçon (et
parcourir tous les tronçons n'était pas expressément demandé)
sans considération / de station rattrapée
dans le lot de celles qui eussent, alors, manqué.
C'est là, j'y suis. Je vais regarder dans le tunnel avec une attention
particulière.

RÉPUBLIQUE—BOBIGNY-PABLO PICASSO (ligne 5)

C'est à peine si je me reconnais, à JACQUES BONSERGENT. Est-ce que
j'ai vieilli?
Je tâcherai de demander à Raymond Queneau, au presque bout
de la ligne.
Les trapèzes, sous la nuque, me font sentir le tiraillement que je
connais bien après quelques heures de voiture.
Il me semble que j'enregistre, à 6 h du soir une plus grande
quantité de baisers échangés qu'au matin.
C'est assez net. Il y a, de plus, deux sortes de corps à 6 h du soir,
les corps éprouvés par le travail, et les corps intacts.
J'imagine que je suis du côté des premiers.
À la différence que les corps éprouvés, là, ne travaillent plus.
Moi, j'ai encore pas loin de cent vers.
Il n'y a pas de lieux de culte, dans le métro, pourvu que ça dure,
et loin de moi d'en faire un de la station présente.
Je préfère saluer ce bout de canal avec ses usines un brin dévastées.

VILLEJUIF-LOUIS ARAGON—PLACE D'ITALIE (ligne 7)

Quand Blaise Cendrars envisagea, sur son retour de Kharbine,
de repasser la porte du *Lapin Agile*,
son voyage sans doute l'avait vieilli—un autre le raccourcirait
d'un bras. Comment savoir, d'un voyage, ce qu'on aura voulu
déplacer?
d'un voyage *réglé* ce qu'on aura voulu dérégler?
C'est probablement inscrit, moins assurément lisible.

PLACE D'ITALIE—RÉPUBLIQUE (ligne 5)

J'avais préparé un mot pour d'éventuelles connaissances que
j'aurais pu croiser.
J'y expliquais mon incapacité temporaire à la conversation.
Mais je n'ai fait aucune rencontre qui eût nécessité cette dis-
tribution.
Aperçu deux personnes sur les visages desquelles je pouvais mettre
un nom sans du tout devoir papoter.
Entre, dans la rame, un porteur de monoski,
un lecteur du *Monde*,
une lectrice du même,
un sportif épuisé, qui paraît nouveau né de son effort.
Il est 21 et 5 ou 6 minutes.

Poem of the Parisian Subway

RÉPUBLIQUE—MARIE DE MONTREUIL (line 9)

If the secret of governing, of governing the hours to come, lies
more in surprise than in foresight,
then the first few minutes have already slightly upset my designs.
I have more time than I need in which to explain.
I was hoping for a light rain outside, so that I might enter into
some sense of a shelter,
eserving a bit of moisture on the backs of my hands, in case of
thirst,
but 5:30's morning darkness was dry and soft and black like a
black dress lit from within
by a body awake and upright in every member.
Surprise is a revelation of being in that it recognizes the that-

which-will-not-have-been,
 or which-was-not at the place assigned to it among the passing
 seconds,
 in the name of a very special faith in an order of things.
 In the staircase of laws, one is made of sand,
 one missing step, giving way beneath the foot of the walker for-
 getful of his own weight.

NATION—ÉTOILE (line 6)

I'm not entirely convinced my itinerary will stay on track, though
 calculated to the minute
 with what must surely be a minimal margin of error.
 The first emergence into the open air,¹ at BEL-AIR as it happens, is
 unspectacular, as night is still upon us,
 and has only begun, overhead, to pour a little blue milk into its
 blackness,
 stirring pensively with the solar spoon.
 The first Seine of the day leads me to drop my glasses to my
 paper.
 The first Seine and the first worksite, if I exclude the green shed
 on the platform at RÉPUBLIQUE, my place of departure, full of
 tools and workmen's trinkets.
 This train brakes in an original and irritating way,
 as if our anticipation of the stop were held against us by the
 machinery.
 And already I've said "us" without asking my fellow travelers'
 approval,
 which is an exaggeration in perfect harmony with the nature of
 the Orphic
 character who, this morning, takes himself for the seated scribe
 of an entire dynasty of movers-and-shakers-for-a-day.
 At DENFERT-ROCHEREAU, for the first time, my paper attracts the
 curious gaze
 of a sharp-eyed incomer in deep red, skirt, jacket, two bags,
 on one bag an embroidered globe with circling rocket,
 and I know that I am just then passing very close by the rue
 Mizon.
 I was expecting the sky, beyond PASTEUR, to be just this shade of
 violet,
 with here and there a freethinking apartment already waking its
 lamps,
 while *Loto* and *Hôtel Ibis* have yet to dim their signs.
 The second Seine is nearing, which is at the other end of the Seine,
 but I don't believe that the City of Paris has any intention of

recasting these office towers as low-income housing.
At PASSY, the subway runs straight through an apartment building.
It was necessary, it was sufficient that I burrow once more underground
to see a jacket with red lozenges, an upper back
with a cascade of gleaming lacquered hair.
If that's the price, it's good to write.

GARE D'AUSTERLITZ—BOULOGNE (line 13)

The sad limp leek quiche and Badoit water in the subterranean
confines of BASTILLE
made not the slightest pretense of whipping up my flagging forces.
I ate it as one might swallow an emergency plug, for a hole,
exactly the way I don't like to have to read a book.
The shaky double reflection of my text, in the safety glass, seems
to Arabicize it,
by the direction of the reading, the orientation of the flag, and
the form of the characters.
The underground gardens of SÈVRES-BABYLONE have platform-
seats painted green.
Ah, green! That damned green no one ever asked for!
Are the roots of dandelions green? The roots we'll be sucking,
once we've
signed our last contract, with the soil.
Is there a special line for wandering souls, for spectres?
PÈRE-LACHAISE, SAINT-VINCENT, MONTPARNASSE, INNOCENTS, BAGNEUX,
PANTIN, PASSY,
with a change of train for the heaths of Ophelia and Yorick.
There has never been, perhaps, a full coffin in a subway train (or
empty).
The subway appears to be wasting away in the ghost station
MIRABEAU,
and, I'm not making this up, the line is slow.
A tall blonde yawns and seems to doubt the precious reality of
the ring stuck to her wedding band.
There's a certain lack of vitality at the end of the line.

PORTE DE CLIGNANCOURT—PORTE D'ORLÉANS (line 4)

Silence . . .

You want to have your say about silence, just as you might think
yourself able to shed some light on darkness.

But silence is a stick with a kick
sometimes much more stinging than expected, by you,
and by your face, whose capacity for resistance is not incalculable.

So many reproaches cluster around silence
that it seems a profitable idea to break it, but you have to
work at it,
with the study of eloquence, pebbles under the tongue, the stage,
the scene,

the pillow, the sofa, the before-dinner drink, the microphone,
the savoir-vivre required for the use of the telephone.

An initiation into the secrets of ventriloquism and the acquisition
of a foreign language are of course not to be neglected,
nor observation of a child picking up its mother tongue.

We are now passing beneath the Seine, all unawares as our pains
reawaken in the proximity of the damp.

A man reads a tract on the floor at his feet, but does not pick
it up.

It has to do with the war in Lebanon.

It carries the stamp of the P.C.F. and the J.C.

A little earlier: S.D.F. / S.V.P., with the separating periods very
carefully marked.²

And so men move onward

unable to keep to themselves in their rooms

and so the weapons leave their racks.

The proof of a territory is that one passes through it. Problems
come from too much taking

and taking up all the space. Starting now,

this seat is mine,

and two of them, then three, then four would be considerably
more comfortable.

CHÂTILLON-MONTRouGE—

GABRIEL-PÉRI-ASNIÈRES GENNEVILLIERS (line 13)

I passed up the chance for a break, hopped aboard again,
without pause, same platform, but now line 13, which is not line
31 in the other direction, and that's a shame.

Palindromes are the luxury of the sceptic.

"At least eighteen tourists are dead after an attack in Cairo," says
Le Monde.

What happens to the proceeds from their return tickets?

The weight of the day, the shock of the rotogravure,³

the daily paper hangs heavy on the shoulders, as does the poem.

To do one of these a day would be a real feat, but feats are
precisely what interests me least.
I only want to create a well-rounded œuvre.
The real feat is eight hours a day, at the office, or eight hours of
rounds or at the cash register!
Eight hours of hair to cut, of fried potatoes to drain . . .
I won't come home tonight with a two-week growth of beard.
No matter that I've put the thumbscrews to the hours,
draped a hood over the head of time,
time will offer no testimony.
It will have nothing to say, no complaint to make,
and LA FOURCHE slouches off toward ASNIÈRES GENNEVILLIERS.
I would eat, now, only if I had time and a tablecloth.
As for money, I have the privilege of inventing it.
There is no bank of time.
Or when some tale pretends there is, the banker is the Devil.

GABRIEL-PÉRI-ASNIÈRES GENNEVILLIERS—

LA FOURCHE (line 13)

This, unless I am mistaken, is the fourth—visible—crossing of
the Seine.
The first bridge in the history of the world, in the beginning,
must have been swept away by water, wind, or faulty calcu-
lations.
The first rivers in the history of the world must have met with
incredulity on all sides,
like the first snow for the first walking fish.

SAINT-LAZARE—PONT DE LEVALLOIS (line 3)

A fifteen-night home test for a mattress!
It must be possible, in fifteen nights, with a number of confeder-
ates, to wear it out . . . and fifteen days . . .
This is a day when I will not have used the telephone,
neither to answer nor to call,
nor turned over any hourglasses,
although yes I've checked the time, but with no hope of altering
it.
This poem is chronometric,
in parallel with the kilometric,
as with its own weight / in all its limited directions.

MAIRIE DES LILAS—RAMBUTEAU (line 11)

In the optimal itinerary through this system devised for me by
 Pierre Rosenstiehl
 (passing through every station, minimizing the number of re-
 peats and the number of changes, leaving from RÉPUBLIQUE,
 arriving at RÉPUBLIQUE)
 there is a wonderful little thing, toward which in this strophe I
 roll,
 whose effect is that there will remain
 one short segment not traveled, because to travel it
 —between RAMBUTEAU and HÔTEL DE VILLE—
 would contribute nothing other than the fact of having traveled
 that segment (and traveling every segment was not among
 the stated requirements)
 with no prospect / of snatching a new station
 from the store of those yet lacking.
 This is it, I'm there. I'll look into the tunnel with particular
 attention.

RÉPUBLIQUE—BOBIGNY-PABLO PICASSO (line 5)

I scarcely recognize myself, at JACQUES BONSERGENT. Have I aged?
 I'll try to ask Raymond Queneau, at the almost-end of the line.
 My trapeziuses, beneath my nape, are painfully tense in the way
 I know so well after several hours in a car.
 It seems to me there are more kisses to be observed at six o'clock
 at night than in the morning.
 Quite a marked difference. Also, there are two sorts of bodies at
 six o'clock at night,
 those worn down by their labors, and those unworn.
 I imagine myself among the former.
 Except that these worn and wearied bodies are no longer at work.
 As for me, I have not far from a hundred lines to go.
 There is no place of worship in the subway, so far as I know, let's
 hope that never changes,
 and far be it from me to make one of the present station.⁴
 I prefer to hail that bit of canal with its rather tumbledown
 factories.

VILLEJUIF-LOUIS ARAGON—PLACE D'ITALIE (line 7)

When Blaise Cendrars, nearing his return from Kharbin,
dreamt of crossing the threshold of the *Lapin Agile*,⁵
his journey, no doubt, had aged him—another would shorten
by an arm. How to know, with a journey, what it was one was
trying to displace?
with a *well-ordered* journey what disorder one sought?
Very likely that's inscribed somewhere, though less probably
readable.

PLACE D'ITALIE—RÉPUBLIQUE (line 5)

I'd written up a note for any acquaintances I might chance to
meet,
explaining my temporary inability to converse.
But no encounter occurred to require its dissemination.
Spotted two people to whose faces I could put a name, but with
whom I was in no way obligated to chat.
Now, onto the train, steps the bearer of a monoski,
a reader of *Le Monde*, male,
another reader of the same, female,
an exhausted athlete, seemingly new-born after his exertions.
It's five or six minutes after nine o'clock.

Notes

1. Readers unfamiliar with the Parisian subway system should note that it does not lie entirely underground: certain segments run at street level, or even above. Hence this reference to the open air, and the allusion, a little further on, to the passage from elevated to underground that takes place at the Passy station.
2. The P.C.F. is the Parti Communiste Français, the French Communist Party; the J.C. is the Jeunesse Communiste, the youth wing of that party. S.D.F. is an abbreviation of "sans domicile fixe" 'homeless'; S.V.P. of course stands for "s'il vous plaît": the reference, then, is to an eloquently laconic cardboard sign held by a beggar.
3. An allusion to a famous phrase publicizing the magazine *Paris-Match*: "le poids des mots, le choc des photos" 'the weight of the words, the shock of the photos.'

4. The poet is writing these lines in the Bobigny-Pantin Raymond Queneau station; Queneau was the founder of the Oulipo.
5. See the final lines of Cendrars's "La prose du transsibérien et de la petite Jehanne de France," another poetic text inspired by a railway journey.

Jacques Jouet: An Incomplete Bibliography

Poetry

107 âmes. Paris: Seghers, 1991.

Frise du métro parisien (with Pierre Rosenstiehl). Paris: Bibliothèque Oulipienne, 1998.

Navet, linge, œil-de-vieux. Paris: P.O.L., 1998.

Poèmes de métro. Paris: P.O.L., 2000.

Novels

Le directeur du Musée des Cadeaux des Chefs d'État de l'Étranger. Paris: Seuil, 1994.

Fins. Paris: P.O.L., 1999.

La montagne R. Paris: Seuil, 1996.

La République de Mek-Ouyes. Paris: P.O.L., 2001.

Une réunion pour le nettoyage. Paris: P.O.L., 2001.

Theater

La scène est sur la scène. Paris: Limon, 1994.

Morceaux de théâtre. Paris: Limon, 1997.

Short Stories

Actes de la machine ronde. Paris: Julliard, 1994.

Criticism and Philology

Échelle et papillons: le pantoum. Paris: Les Belles Lettres, 1998.

Les mots du corps dans les expressions de la langue française. Paris: Larousse, 1990.

Raymond Queneau. Lyon: La Manufacture, 1988.

Critical Studies of Jouet's Writing

Motte, Warren. "Jacques Jouet's Magic Mountain." *French Review* 72.3 (1999): 503-14.

—. "A Soulful Jouet." *Neophilologus* 78.4 (1994): 549-59.

—. *Substance*. (Special Section: Jacques Jouet) 96 (2001): 3-70.