

« Difficile, c'est le mot ». Paysage et métriques géographiques dans *Les Passagers du Roissy-Express* de François Maspero

Filippo Zanghi



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/edl/509>

DOI : 10.4000/edl.509

ISSN : 2296-5084

Éditeur

Université de Lausanne

Édition imprimée

Date de publication : 15 mai 2013

Pagination : 275-288

ISBN : 978-2-940331-32-1

ISSN : 0014-2026

Référence électronique

Filippo Zanghi, « « Difficile, c'est le mot ». Paysage et métriques géographiques dans *Les Passagers du Roissy-Express* de François Maspero », *Études de lettres* [En ligne], 1-2 | 2013, mis en ligne le 15 mai 2016, consulté le 19 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/edl/509> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/edl.509>

« DIFFICILE, C'EST LE MOT ».
PAYSAGE ET MÉTRIQUES GÉOGRAPHIQUES DANS
LES PASSAGERS DU ROISSY-EXPRESS DE FRANÇOIS MASPERO

Associant les éléments d'une théorie du paysage et des notions géographiques telles que la métrique, le capital spatial et la mobilité, cet article s'intéresse à un petit voyage en banlieue parisienne effectué par François Maspero et Anaïk Frantz l'année du bicentenaire de la Révolution française. Les deux amis, le plus souvent, se déplacent à pied. Mais il leur arrive aussi d'emprunter une voiture ou les transports publics. Alors, confrontés à la métropolisation de l'espace urbain et à « la démesure scalaire des infrastructures »¹, ils tâchent de composer avec un certain nombre de lacunes paysagères.

1. La dimension perceptive du paysage

Au printemps de l'année 1989, François Maspero et son amie photographe Anaïk Frantz choisissent d'emprunter toute la ligne B du RER, celle qui relie l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, situé au nord-est de la périphérie parisienne, à la commune de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, au sud-ouest : « La règle de base, celle qui conditionnait toutes les autres, c'était de prendre le RER de station à station et, à chaque fois, de s'arrêter, de trouver à se loger et de se promener »². Interdiction de rentrer

1. J. Van Waerbeke, « La poésie spatiale des représentations de la banlieue de Paris », p. 71.

2. F. Maspero, *Les Passagers du Roissy-Express*, p. 20. Pour ce livre, dans ce qui suit, j'indiquerai simplement les pages d'où sont tirées les citations entre parenthèses.

à Paris durant un mois, le temps estimé du voyage. Et l'on ne manque pas d'obéir à tous les autres rites que ce dernier commande. On se renseigne au préalable sur les lieux que l'on prévoit de visiter. On emporte des cartes et des guides. On entrera dans les églises et les musées. On rapportera des cadeaux à ses proches.

Les deux amis se présentent comme « des gens venus de Paris » (23). Dans leurs bagages, ils emportent une certaine image de la banlieue. Préparant le départ, dialoguant avec leurs semblables, « ils découvrirent que beaucoup de Parisiens voyaient les banlieues comme un magma informe, un désert de dix millions d'habitants, une suite de constructions grises indifférenciées... » (24). Il s'agira de modifier cette image, notamment par la rencontre d'« autochtones » qui promettent de donner accès au divers. Cette promesse clôt le premier chapitre :

Ils furent surpris et contents d'entendre d'autres amis qui vivaient dans les banlieues, soit qu'ils y aient été exilés, soit que, pour les plus jeunes, ils y soient nés, les prendre très au sérieux : « Vous allez en voir des paysages, des choses, des gens différents. Vous verrez : en un kilomètre, on passe d'un monde à un autre » (25).

Dans les pages qui viennent, je tâcherai de répondre à la question suivante : en quoi ces espaces périphériques, tels qu'ils sont parcourus par les voyageurs, sont-ils perçus et représentés comme des paysages ? Pour Augustin Berque, le paysage est « la médiation par laquelle notre subjectivité peut avoir prise sur la réalité objective des choses de l'environnement »³. Ce dernier, en substance, offre donc – ou n'offre pas – des « prises paysagères »⁴. Ce qui importe, dans cette perspective, c'est qu'il n'y a de paysage que pour quelqu'un. Un sujet, en situation, appréhende le paysage selon un point de vue déterminé.

Voyageur, le sujet du récit auquel je m'intéresse est disposé au monde d'une certaine manière. Le voyage participe d'une disposition voulue, mais toute disposition, fût-elle instituée, s'enracine dans une disponibilité foncière, qui est encore « ce que l'allemand nomme *Erlebnis*, disponibilité du corps aux signes émis par le monde » ; aussi le paysage est-il, originellement, « une expérience vécue »⁵. Il s'en suit que je défends ici

3. A. Berque, *Les Raisons du paysage*, p. 16 sq.

4. *Ibid.*, p. 32.

5. N. Backhaus, C. Reichler, M. StremLOW, *Paysages des Alpes*, p. 44.

« une conception polysensorielle : le paysage est l'affaire de tous les sens, et non de la vue seule »⁶. Pour le dire en peu de mots, dès lors que je réussis à faire transparaître cette dimension perceptive ou corporelle du paysage dans et par le texte, je tiens que la relation du voyageur aux espaces traversés est plus authentiquement paysagère que si je n'y parviens pas. Autrement dit, plus j'intuitionne, plus je laisse deviner cette perception, cette relation, par le truchement du récit, plus j'ai affaire, plus nous avons affaire à du paysage.

2. *Parcours et pluralisation de la banlieue*

Dans *Les Passagers du Roissy-Express*, la première expression de l'abrégié du chapitre 2 est, significativement, un énoncé prenant valeur du on-dit primordial contre lequel on se met en route : « Y'a rien à voir » (26). La réplique, ce sont les trois cents pages qui suivent : les lieux, les hommes, l'histoire, l'architecture, que l'on découvre. Foison de lieux : des infrastructures de transport, gares, voies ferrées, routières et autoroutières, aux chemins de halage le long des canaux, ou de traverse au milieu de chantiers, via *no man's land* et terrains vagues, mais aussi forums et supermarchés, bistrots et cafés, tours et barres de ceinture ou pavillons coquets de Gif-sur-Yvette. Foison de visages : retraités méfiants ou rigolards, tenancières affables ou cassantes, Sevranaïses, Blanc-Mesniloises de souche, Africains d'en deçà ou d'au-delà du désert, Italiens, Polonais, Portugais, enfants multicolores, jeunes mamans, jeunes en bande, jeunes drogués, artistes, ancien forgeron cultivant son jardin... De même, l'écriture, multiple, polyphonique, accueillante aux vieux guides, aux réclames, aux murs et aux voitures tagués ou graffités, s'efforce de parler au nom de tout et de tous : incontestablement, « *les Passagers du Roissy-Express* questionnent ainsi l'homogénéité du référent "banlieue", essaient d'en restituer la pluralité référentielle »⁷.

De manière générale, François et Anaïk voyagent en marchant. A ce titre, il apparaît que leur figure est aux antipodes de celle qui se

6. *Ibid.* En fait, cette extension de la notion remonte au XVIII^e siècle, époque du sensualisme et des parcs paysagers.

7. A. Dauge-Roth, « Quelles espèces d'espaces pour *Les Passagers du Roissy-Express*? », p. 160.

dégage d'un pan majeur de la fiction contemporaine, qu'on l'appelle « minimaliste » ou « impassible », figure évanescence, abstraite, flottante, dont l'un des personnages du premier roman de Jean Echenoz est un modèle exemplaire :

Byron Caine existait à vrai dire sans attache sensible, sans ancrage particulier. Ne s'attardant ni aux objets ni aux décors, il traversait l'espace avec une inattention sincère [...], espace immuable pour sujets interchangeables, espace neutre par avance et par principe, et peut-être, abominablement, inavouablement, espace idéal⁸.

Les deux amis, à l'inverse, ressemblent aux usagers ordinaires et c'est dire, pour emprunter une formule à Laurent Matthey, qu'ils « marche[nt] attentivement »⁹ :

Ils repartent sous le soleil vers Tremblay Vieux Pays. [...] La route coupe de grands champs. Petits pois en fleur, blé et maïs qui lèvent dru. [...] Odeur des betteraves pourries de l'hiver passé qui monte, tenace, de la terre. [...] On entend des bouffées de grondements infernaux. [...] La clôture de l'aéroport est à quelques pas au nord, derrière deux ou trois maisons cossues et de grands arbres. [...] Le rugissement des réacteurs au point fixe écrase tout et, dans les intervalles de répit, des centaines d'oiseaux chantent... (73 sq.).

Où que l'on se trouve, dès lors, la vue et l'ouïe sont sollicitées, mais aussi bien le toucher ou l'odorat. Or, tous ces sens concernent le paysage. Jusqu'à un certain degré, tous y concourent. L'espace devient paysage quand les relations sensibles se multiplient et s'enrichissent de la sorte. Et cette diversité est à l'œuvre, ici, bien qu'elle ne soit pas particulièrement agréable.

Les historiens de la culture et les géographes se rencontrent sur ce terrain de la polysensorialité. Claude Reichler souligne que, dans les ouvrages spécialisés, la modalité du paysage parcouru est moins souvent à l'honneur que celle du paysage vu. C'est qu'elle suppose, d'une part, un sujet qui n'est pas simplement un support de vision, mais un être incarné, immergé dans un espace qui le sollicite pleinement. D'autre part, ce sujet n'est plus un contemplateur immobile. Il est en mouvement. Et

8. J. Echenoz, *Le Méridien de Greenwich*, p. 217.

9. L. Matthey, *Le Quotidien des systèmes territoriaux*, p. 335.

ce dernier s'effectue dans l'espace, mais aussi dans le temps. Or, dans cette situation, les lois de la perspective ne sont plus déterminantes. En d'autres termes, le modèle pictural est inopérant¹⁰. Pour les géographes, de même, « le parcours renvoie pour l'essentiel aux métriques pédestres, [...] car ce sont celles qui se prêtent le mieux à des interactions multisensorielles avec le monde extérieur et [...] qui font du parcours autre chose qu'un trajet »¹¹. Quand ils insistent sur « les relations des acteurs à leurs espaces de vie »¹², les géographes prennent bien en compte cette dimension corporelle. Mais, en outre, ils intègrent dans leur définition ce que l'on peut appeler, en bref, le social. Pour Lussault, le parcours se définit comme l'« ensemble des relations d'un acteur à l'espace lors de pratiques de déplacement, manifestant et renforçant ses compétences spatiales »¹³. Ces précisions doivent être retenues. D'abord, si nous considérons bien, ici, les « relations » des voyageurs à l'espace, celles-ci ne s'exercent pas à proprement parler dans « leurs espaces de vie », car ces voyageurs, en tant que tels, sont loin. Cela doit nous alerter, ensuite, quant à la manifestation, et surtout quant à l'éventuel renforcement de leurs « compétences spatiales ». Pour le moment, je m'en tiens aux marcheurs et à leurs relations sensibles à l'espace. Je traiterai, dans un second temps, des individus et de leurs compétences spatiales.

Voici le parc de la Noue, blocs et tours, centre commercial avec banque et restaurant chinois. [...] Ils franchissent l'autoroute et les voici dans le parc des Pyramides en béton gris et blanc. Changement de décor et d'atmosphère : les constructions sont basses, [...] avec de longues terrasses verdoyantes, des escaliers, de longs cheminements dallés : on se croirait dans une vaste rocaille méditerranéenne. Le tout est noyé dans les arbres gris, verts et rouges, et il flotte une odeur de résineux. Ici on croit vraiment la mer proche (118).

Le parcours inscrit la perception dans le temps, dans le « changement ». Au quartier, très minéral, de HLM fait suite un ensemble de maisons individuelles, très végétalisé. Nous sommes avec Gilles, un facteur

10. C. Reichler, *La Découverte des Alpes et la question du paysage*, p. 76 sq.

11. J. Lévy, M. Lussault (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, p. 690.

12. *Ibid.*

13. *Ibid.*

qui est aussi un géographe. Quelques pages auparavant, c'est par son intermédiaire que nous avons découvert les « conceptions successives d'habitats venus s'agglomérer » (113) dans la commune de Villepinte, c'est-à-dire que nous avons accédé à la complexité polygénique du suburbain¹⁴. Nous devinons ici comment cette complexité est redoublée par la diversité qu'induit la marche, avec les interactions et les enchaînements qu'elle suscite. Le mode de déplacement adopté est donc, en soi, un apport à la tentative de « pluralisation » de la banlieue, qui est présentée comme étant l'un des objectifs du voyage.

3. Métriques non pédestres et lacunes paysagères

Cependant, il arrive que d'autres moyens de transport soient utilisés. Le 24 mai, jour de grève, François et Anaïk « doivent retrouver une amie qui travaille à Bondy. [...] Honte suprême : ils prennent un taxi » (164). Le même jour, l'amie en question leur prête sa voiture¹⁵. Le soir venu, elle propose de les raccompagner. Ils n'osent pas dire non. Mal leur en prend : de fil en aiguille, les voici de retour à Paris, « près de Saint Paul, exactement au pied de l'immeuble de François » (166). Ils ont alors la tentation « de rentrer chacun chez soi », mais ils lui résistent. Ce malheureux contretemps a le mérite de leur rappeler « que rien ne sépare vraiment Paris et les banlieues, et que tout le reste est littérature » (167). De fait, en éprouvant la fragilité de leur entreprise, ils vérifient le constat des géographes quant à la métropolisation de l'espace urbain, phénomène concomitant de la très forte augmentation de la mobilité : en termes de distance-temps et selon que les lieux sont faciles ou difficiles d'accès, ici, la ville se dilate et, là, elle se contracte¹⁶. Dans les termes de Jacques Lévy, les métriques pédestres doivent être distinguées des métriques non pédestres, comme la métrique automobile. Toutes impliquent, en effet,

14. En minéralogie, « polygénique se dit d'une roche formée d'éléments de nature différente » (*Le Petit Robert*). Le mot veut ici souligner la forte hétérogénéité du bâti, dans la banlieue.

15. Une dizaine de jours plus tard, ils feront également « un tour en voiture » avec le géographe Yves Lacoste, qu'ils rencontreront en banlieue sud (309).

16. M. Roncayolo, « Les mobilités et leurs paradoxes », p. 782 *sg*.

un « traitement » particulier « de la distance »¹⁷. Et pour le géographe, en dernière instance, les différentes métriques déterminent des spatialités différentes.

Dans *Les Passagers du Roissy-Express*, l'adoption de métriques non pédestres semble bien porter atteinte au paysage. Le tour automobile du 24 mai n'est pas qu'une infraction aux règles que se sont fixées les voyageurs. Il importe d'observer toute l'étendue des dégâts :

La promenade en voiture est affreuse. D'abord, ils n'ont pas emporté leur carte, ils commencent par prendre l'autoroute dans le mauvais sens, ratent une sortie, se retrouvent presque aussitôt à Paris, porte de Bagnolet. [...] Ils n'arrivent pas à s'y retrouver, rivés dans cette boîte ; le temps, l'espace, les distances prennent un sens différent : par exemple les poteaux indicateurs leur disent que s'ils tournent à gauche l'écluse de Sevran n'est pas loin, mais ils ne reconnaissent rien, ils sont dans un autre univers, [...] [le] paysage [...] a filé sans qu'on ait eu le temps de le saisir et de le comprendre (165 sq.).

Le mérite de Marc Desportes est de prendre au sérieux l'influence de la technique dans notre perception de l'espace. Son hypothèse est que « chaque grande technique de transport modèle [...] une approche originale de l'espace traversé »¹⁸. A propos de l'autoroute, il écrit : « La vitesse et l'orientation du regard interdisent de s'attacher au moindre détail. D'où l'impression de pauvreté, que renforce l'industrialisation des équipements »¹⁹. Là, plus que jamais, un formidable écart existe entre l'espace conçu par l'ingénieur et l'espace perçu par l'usager. L'autoroute est réalisée d'après une « modélisation de l'expérience qui est la plus grande source d'appauvrissement : [...] la perception en est normalisée et ne correspond plus à la complexité de l'attitude naturelle »²⁰. Desportes précise toutefois que « les difficultés rencontrées lors d'un parcours autoroutier ne sont pas des troubles ou des erreurs qu'une conception améliorée pourrait éliminer, mais les signes d'une spatialité originale »²¹.

17. J. Lévy, M. Lussault (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, p. 607 et 268.

18. M. Desportes, *Paysages en mouvement*, p. 8.

19. *Ibid.*, p. 312.

20. *Ibid.*, p. 325.

21. *Ibid.*, p. 325 sq.

Les voyageurs « ne reconnaissent rien ». Chez Maspero, nous trouvons bien l'intuition d'une « spatialité originale », d'un « autre univers ». Mais ce qui frappe avant tout, c'est que les voyageurs doivent s'en remettre aux « poteaux indicateurs » ; ils sont « rivés dans [une] boîte » ; en somme, il n'y plus d'abord un corps, mais un habitacle ; et il n'y a plus de « paysage »²². Et cette absence, ou ce manque, paraît supplanter finalement l'intuition d'une nouvelle spatialité. En outre, et bien que, selon Desportes, « les difficultés rencontrées [...] ne so[ie]nt pas des troubles ou des erreurs », tout se passe comme si le marcheur, placé subitement au volant d'une voiture, était devenu « gauche ». Pour emprunter à Jacques Lévy, tout se passe comme si son « capital spatial », à savoir « l'articulation des différentes métriques, la faculté à les utiliser de manière complémentaire au mieux de leur efficacité »²³, lui faisait subitement défaut.

4. « Cet espace-là n'a rien de géographique »

Cela doit nous intéresser d'autant plus que, dans *Les Passagers du Roissy-Express*, les « difficultés » se font jour non seulement en voiture, mais aussi quand les deux voyageurs empruntent les transports publics²⁴ :

Ils montent dans le 350. [...] Le 350 démarre. Il tournicote interminablement sur les courbes hélicoïdales qui entourent les satellites de l'aéroport. Difficile de s'orienter.

Difficile, c'est le mot. Il faut toujours le répéter, cet espace-là n'a rien de géographique. C'est une juxtaposition de morcellements horizontaux et verticaux, impossible à appréhender d'un regard : entre les talus artificiels où circulent, dessus, dessous, les voies de raccordement opérant parfois de longs virages à bien plus de 180°, presque circulaires

22. Il faudrait pousser encore l'analyse en notant l'effet propre de la « structuration » routière et autoroutière : la route n'a plus de direction, donc de *sens* perceptible.

23. J. Lévy, M. Lussault (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, p. 126.

24. Pour Lévy, les transports collectifs relèvent encore de la métrique pédestre – qu'il faut distinguer de la métrique piétonne (la marche proprement dite) – parce qu'ils appartiennent à l'espace public. Voir J. Lévy, M. Lussault (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, p. 609. De mon côté, étant attentif au plan de la perception et du mouvement, en l'occurrence aux « difficultés rencontrées » par les voyageurs, j'associe l'autobus à la métrique automobile.

– un coup à gauche, un coup à droite, et on retrouve tout le temps le soleil là où on ne l'attendait pas, un coup derrière et le coup suivant encore derrière –, entre les bâtiments qui se dressent ça et là, bouchant les perspectives, cubes, tours, peu identifiables, presque anonymes, inutilisables en tout cas, à première vue, comme repères auxquels on puisse se fier, et les pistes qui vous passent sur la tête, la voie du chemin de fer, les autoroutes que l'on coupe et recoupe, les ponts et les tunnels, et tous ces véhicules qui filent, se doublent, se mélangent et se séparent, gardez-vous à gauche, gardez-vous à droite, et jamais un piéton qui donnerait à tout cela son échelle, non ce n'est pas un espace, ce sont, merci Perec, des *espèces d'espaces*, des morceaux d'espace mal collés, avec toujours cette impression qu'il manque une pièce du puzzle pour que cela prenne, reprenne un sens (29 *sq.*).

Pour comprendre ce passage, il faut nous demander ce que signifie, pour Maspero, un « espace [...] géographique ». Quand il prépare son voyage, il consulte des guides. Les vieux guides sont loués pour leur obéissance au « principe de l'itinéraire » ; les guides modernes sont dédaignés du fait qu'ils obéissent à « l'ordre alphabétique » (20). Avec ceux-ci, écrit Maspero, « on ne *voit* plus l'espace : [...] rien ne relie la juxtaposition de localités dispersées comme des pions au hasard de l'alphabet, espace morcelé, espace en miettes » (21 ; c'est Maspero qui souligne). Nous retrouvons ici la « juxtaposition » et le « morcellement »²⁵. En bref, les guides modernes « ont fait disparaître tout ce qui était intermédiaire entre les points importants, ce qui formait le tissu nourricier de l'espace traversé par le voyageur » (21). De même, quand Anaïk et François rencontrent leurs guides géographes, ceux-ci apparaissent toujours comme les dépositaires de la « richesse historique », voire « archéologique » des communes visitées : « Gérard est, comme Gilles, un ancien étudiant en géographie d'Yves Lacoste et, comme de Gilles, celui-ci a dit à François que s'il n'y avait qu'une seule personne à voir sur tout le trajet de Paris à Bourg la Reine, c'était Gérard. Qu'il savait tout sur la région... » (283). Tout de suite, « cavalant derrière lui, ils voient, par ses yeux, couler la Bièvre là

25. Plus bas, le rapprochement avec le problème de la métrique est explicite. Maspero conclut, en effet : « L'espace n'existe plus que sous la forme de *morceaux choisis* [c'est lui qui souligne]. On ne voyage plus, en région parisienne. On se déplace. On saute d'un point à un autre. Ce qu'il y a entre, c'est l'espace-temps indifférencié du trajet en train ou en voiture ; un continuum gris que rien ne relie au monde extérieur » (22).

où il n'y a que bitume, se dresser des châteaux là où il n'y a que cités de brique... » (284). En un mot, Gérard est le garant de la consistance territoriale des espaces traversés. Pour Maspero, un espace géographique est donc un territoire, c'est-à-dire un espace continu, stratifié, certes, mais homogène.

Je peux maintenant revenir à l'extrait cité plus haut. Le travail de l'écriture y est un peu plus sensible que d'ordinaire. Le passage se compose, pour l'essentiel, d'une très longue phrase typographique, laquelle tient de la période, voire de l'hyperhypotaxe, procédé qui consiste à « insérer », dans une phrase, « des subordinées en trop grand nombre »²⁶. A cela s'ajoutent des phénomènes rythmiques et syntaxiques comme la multiplication d'incises. Il s'agit bien d'une phrase « difficile », à l'image de l'espace. Surtout, il faut souligner « la diversité et la multiplicité des rapports perceptibles » qui sont engagées par l'hyperhypotaxe, « lors d'une lecture »²⁷. N'a-t-on pas là, formellement, l'intuition d'une « spatialité originale », une spatialité où primerait le mouvement ? Maspero me paraît bien esquisser ici un complément littéraire à la « rhétorique cheminatoire » que Michel de Certeau associait à la marche en ville²⁸. Ce serait une autre « rhétorique », pour dire une autre « métrique » et, *in fine*, une autre spatialité.

5. Agencement altéré de « rapports perceptibles »

Il ne s'agit pourtant que d'une esquisse. Sur le fond demeure le sentiment d'un manque, ou d'un non-paysage. Au fond, « ce n'est pas un espace, ce sont, merci Perec, des “espèces d'espaces”, des morceaux d'espace mal collés », écrit Maspero. Nous savons maintenant que l'écrivain est attaché à une conception territoriale et unitaire de l'espace. Celle-ci ne tolère pas « la diversité et la multiplicité des rapports perceptibles » qu'introduit le mouvement, dans la métrique non pédestre.

Mais il faut aller plus loin. De façon générale, on observe dans la ville contemporaine « une inversion du régime de mobilité où les déplacements piétons deviennent subsidiaires, voire marginaux, par rapport à

26. B. Dupriez, *Gradus*, p. 239.

27. *Ibid.*

28. M. De Certeau, *L'Invention du quotidien*, p. 151.

d'autres formes de mobilité»²⁹. De plus, à Paris, « la marche piétonnière et [...] les transports publics [...] dépassent la moyenne nationale », et de beaucoup, alors qu'ailleurs, dans les communes périurbaines en particulier, « la vitesse et la voiture règnent souvent en maîtres »³⁰. Il faut donc souligner que la marche, demeurant aujourd'hui l'apanage des Parisiens, ou des habitants des villes-centres en général, entérine, quoique sur un autre plan, la position de Maspero. Il apparaît, en effet, que celui-ci non seulement écrit, mais voyage aussi du point de vue de Paris.

En résumé, Maspero voyage « parisienement ». Il marche jusque dans les périphéries les plus lointaines. Il marche même là où l'on ne marche pas. Ce faisant, il ne peut en aucun cas manifester, et encore moins renforcer ses compétences spatiales. Et c'est sur ce point que tout se joue. En vérité, l'écrivain ne méprise pas les « espèces d'espaces » ; il conçoit leurs différences. De même, son « capital spatial » n'est en rien diminué. Mais, chez lui, il ne s'agit pas d'« articul[er] [l]es différentes métriques », ni de « les utiliser de manière complémentaire au mieux de leur efficacité ». Chez lui, les différences sont montées les unes contre les autres. C'est pourquoi la métrique automobile n'est pas, ici, l'une des dimensions de l'agencement de l'espace urbain : elle est un obstacle à cet agencement. Dans *Les Passagers du Roissy-Express*, en dernière analyse, le paysage est donc touché du fait de ce montage ou de cette mise en tension des espaces.

Filippo ZANGHI
Université de Lausanne

29. J. Rémy, « La ville est cinétique », p. 16.

30. M. Roncayolo, « Les mobilités et leurs paradoxes », p. 783.

BIBLIOGRAPHIE

- BACKHAUS, Norman, REICHLER, Claude, STREMLow, Matthias, *Paysages des Alpes. De la représentation à l'action*, Zurich/Lausanne/Burgdorf, v/d/f, 2007.
- BERQUE, Augustin, *Les Raisons du paysage. De la Chine antique aux environnements de synthèse*, Paris, Hazan, 1995.
- DAUGE-ROTH, Alexandre, « Quelles espèces d'espaces pour *Les Passagers du Roissy-Express*? Perce et Maspero : lectures de la banlieue comme lectures du quotidien », *French Literature Series*, 24 (1997), p. 53-170.
- DE CERTEAU, Michel, *L'Invention du quotidien. 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 2002 (1980).
- DESPORTES, Marc, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace. XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 2005.
- DUPRIEZ, Bernard, *Gradus. Les procédés littéraires (dictionnaire)*, Paris, UGE, 1984.
- ECHENOZ, Jean, *Le Méridien de Greenwich*, Paris, Minuit, 1979.
- LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2006 (2003).
- MASPERO, François, *Les Passagers du Roissy-Express*, photographies d'Anaïk Frantz, Paris, Seuil, 2004 (1990).
- MATTHEY, Laurent, *Le Quotidien des systèmes territoriaux : lecture d'une pratique habitante. Généalogie et description herméneutique des modalités de l'habiter en environnement urbain*, Berne, Peter Lang, 2008.
- REICHLER, Claude, *La Découverte des Alpes et la question du paysage*, Genève, Georg, 2002.
- RÉMY, Jean, « La ville est cinétique : d'un régime simple d'appropriation à un régime complexe », in *L'Urbain et ses imaginaires*, éd. par Patrick Baudry, Thierry Paquot, Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2003, p. 13-23.

RONCAYOLO, Marcel, « Les mobilités et leurs paradoxes », in *La Ville aujourd'hui*, éd. par Marcel Roncayolo, Paris, Seuil, 2001 (1985), p. 781-784.

VAN WAERBEKE, Jacques, « La poétique spatiale des représentations de la banlieue de Paris », *Géographie et Cultures*, 19 (1996), p. 51-78.

