

L'échelle en littérature : le texte contemporain à l'épreuve du local

Théo Soula

Je vais m'intéresser aujourd'hui à cette question assez particulière de l'échelle, qui est une notion parfaitement connue des géographes mais que, d'après ma propre et certes courte expérience, les littéraires manient moins ; ou en tout cas, s'ils la manient, c'est, peut-être, sans avoir toujours bien conscience de la densité de sens qu'elle possède en géographie. Il me semble que dans un séminaire consacré aux liens entre la géographie et la littérature, et *a fortiori*, cette année, aux liens entre la carte et la littérature, la question de l'échelle se pose assez naturellement. En effet, comme le rappellent systématiquement les dictionnaires et les encyclopédies de géographie, la notion d'échelle est consubstantielle à la discipline géographique (même si nous verrons qu'elle n'en a pas le monopole). Par rapport à la carte, le lien est même plus fort puisque, comme le rappelle (notamment) Robert Ferras dans l'*Encyclopédie de géographie*, il ne peut pas y avoir de carte sans échelle ; une carte sans échelle n'est pas une carte, c'est un dessin¹.

Poser la question de l'échelle en littérature n'a rien de foncièrement nouveau : un certain nombre d'études (aussi bien menées par des géographes que par des littéraires) l'abordent, il est vrai plus ou moins explicitement ou directement. Des essais tels que celui de Julien Knebusch consacré à la « poésie planétaire »² du début du XX^{ème} siècle, ou, sur un corpus plus contemporain, celui de Filippo Zanghi consacré notamment aux « voyages de proximité »³ assurent à l'échelle un rôle déterminant dans la critique des textes et dans l'histoire littéraire. Il me semble qu'une place de choix doit être accordée à Antoine Bailly et à son ouvrage théorique *La Perception de l'espace urbain*⁴ puisqu'il a, peut-être le premier tenté de formaliser et donc d'aborder le plus consciemment possible ce rapport entre la notion d'échelle et le texte littéraire. L'échelle connaît par ailleurs une certaine fortune dans les discours philosophiques et urbanistiques contemporains : des livres comme celui d'Olivier Rey (*Une question de taille*⁵), de Thierry Paquot (*Désastres urbains. Les villes meurent aussi*⁶), et de Jan Gehl (*Pour des villes à échelle humaine*⁷, sur lequel je reviendrai) mettent globalement en cause la folie des grandeurs qui touche nos villes-mondes, faisant de la démesure urbaine la cause d'un mal-être et, possiblement, d'une déchéance.

Pour ce qui est de mon intervention, comme le précise le titre, j'essaierai de m'en tenir à un double objectif : à savoir clarifier, d'un point de vue notionnel, ce que l'on peut entendre par « échelle » en contexte littéraire, et étayer une hypothèse selon laquelle la littérature contemporaine (qu'il s'agisse de certains récits comme ceux de François Bon, Jean Rolin ou Philippe Vasset, ou de certaines œuvres poétiques comme celle de Jacques Réda) revêt une dimension « locale » qui mobilise un certain nombre d'enjeux proprement scalaires.

Définitions

Pour les identifier, il ne me semble pas inutile de revenir d'abord sur les définitions de l'échelle, avec l'idée qu'à la fois on ne peut pas se passer d'un détour par la cartographie pour la définir, et qu'en même temps, cette définition appelle un dépassement du contexte cartographique et même géographique.

Je ne vous apprendrai rien en vous disant que le mot « échelle » vient du mot latin *scala*, employé au pluriel (*scalae*), qui désigne les degrés d'une échelle, et par extension l'objet « échelle » dans son entier. Par analogie, le terme en est venu à désigner tout système de gradation servant à mesurer des grandeurs, spatiales ou non, et donc à

1 Robert Ferras, « Niveaux géographiques, échelles spatiales », in Antoine Bailly, Robert Ferras et Denise Pumain, *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, 1995, p. 403.

2 Julien Knebusch, *Poésie planétaire : l'ouverture au(x) monde(s) dans la poésie française au début du XX^e siècle*. Paris, Presses Sorbonne Nouvelle, 2012.

3 Filippo Zanghi, *Zone indécise: périphéries urbaines et voyage de proximité dans la littérature contemporaine*. Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2014.

4 Antoine Bailly, *La Perception de l'espace urbain*, Paris, Centre de Recherche en Urbanisme, 1977.

5 Olivier Rey, *Une question de taille*, Paris, Stock, 2014.

6 Thierry Paquot, *Désastres urbains. Les villes meurent aussi*, Paris, La Découverte, 2015.

7 Jan Gehl, *Pour des villes à échelle humaine*, Paris, Ecosociété, 2013.

établir entre ces grandeurs un classement, une hiérarchie. La première définition à laquelle on arrive est donc une sorte de définition de base, universelle, qui ne relève pas d'abord de la discipline géographique : l'échelle désigne « tout rapport de grandeur entre réalités », ou, comme le dit le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, « tout rapport de taille entre réalités », toute « relation de taille »⁸. L'échelle fonctionne donc ici essentiellement comme un opérateur de comparaison, forcément relationnel mais aussi dynamique, puisqu'il en vient toujours à établir un gradient plus ou moins précis entre au moins deux objets. On peut déjà noter que ce rapport de grandeur est en effet plus ou moins quantifiable, et cela nous intéressera pour la suite : d'un côté, on trouve les domaines de l'extrême précision, quand l'échelle se quantifie au millimètre voire au nanomètre (et l'échelle cartographique fait partie de ces domaines de la quantité précise) ; de l'autre, il y a le domaine des appréciations sensibles, instinctives et parfois non-quantifiables de l'échelle : un panorama qui s'étend à perte de vue, un objet qui est environ deux fois plus grand qu'un autre, etc.

De cette première définition, on déduit que l'acceptation géographique du terme est déjà une spécification. Cette spécification va dans le sens d'une restriction des réalités concernées. L'échelle géographique correspond donc à tout « rapport de taille entre réalités géographiques »⁹. Ainsi, l'échelle géographique est apte à classer des objets géographiques tels que les territoires (un canton, un département, une région, etc. en France, par exemple), les institutions (une mairie, un conseil général, etc.), des flux (pendulaires, migratoires, etc.). Tous ces classements scalaires ont en commun de concerner la dimension spatiale de la scalarité des objets, ce qui fait la spécificité de l'échelle géographique. Celle-ci ne pouvant être définie comme absolument continue (donc infinie), la pratique veut que l'on dégage plusieurs niveaux scalaires en fonction des grandeurs considérées, niveaux qui sont qualifiés alors d'« échelons » ou d'« ordres de grandeur » : il s'agit par exemple de l'échelon « local » en ce qui concerne l'espace situé dans un rayon d'action proche de l'individu (le quartier, la commune), ou encore de l'échelon planétaire lorsque c'est le globe dans son entier qui est pris en compte. Le passage d'un échelon à un autre est qualifié de « saut » scalaire, qui amène à franchir un « seuil » d'échelle.

Pour terminer cette rapide revue, l'échelle proprement cartographique a le sens le plus spécifique et le plus éloigné des sens précédents. Comme nous avertit Jacques Lévy, l'échelle cartographique est une notion « fondamentalement différente »¹⁰ des deux autres. Cette différence tient essentiellement à ce que l'échelle cartographique présuppose l'existence d'une carte, c'est-à-dire d'une représentation réduite du réel. L'échelle devient alors non plus seulement un rapport de grandeur, mais un « rapport de réduction » entre un référent et un référé. Elle est soit numérique (une division), soit graphique (intégrée comme signe graphique à la carte). Elle est potentiellement continue, mais on peut retrouver dans l'usage une même logique de seuil qui s'impose : la carte au 1:50 000 aura plutôt tendance à coïncider avec l'échelon départemental, quand la mappemonde concernera l'échelon global.

Ce que l'on peut conclure de ces définitions de la notion d'échelle, c'est une fois de plus que, si elle en a fait une de ses notions fondamentales, la géographie n'a pas le monopole de la scalarité. De même, une réflexion sur l'échelle ne peut faire l'économie de l'échelle cartographique, mais elle invite en même temps à sortir de la carte, établissant ainsi une tension entre lecture scalaire et lecture cartographique. Enfin, et c'est un point qui me semble majeur, la logique des seuils scalaires conduit à établir une différenciation de l'espace qui n'est plus seulement horizontale (des espaces hétérogènes délimités par des frontières physiques, symboliques, etc.) mais qui obéit à une logique d'imbrication. Comme le dit encore Jacques Lévy, « en prétendant se contenter de faire varier la taille d'un phénomène, on en modifie en réalité les autres aspects, lui faisant franchir des seuils qualitatifs qui pouvaient passer inaperçus du fait du maintien de son apparence morphologique »¹¹. Autrement dit, l'approche scalaire n'a pas seulement quelque chose à dire de la représentation (littéraire et cartographique), mais des phénomènes, du réel lui-même : « parler d'échelle, c'est justement admettre qu'autre chose que la taille change quand change la taille »¹². Pour reprendre la belle expression de Georges Perec, il n'y aurait pas seulement des « espèces d'espaces » mitoyens, mais aussi des « espèces d'espaces » imbriqués.

Il s'agit donc pour nous maintenant de comprendre, en littérature, ce qui change quand change la taille, ce qu'il se passe lorsqu'on franchit un « seuil » scalaire. Les relations de taille peuvent s'y appréhender de multiples manières : je détaillerai dans un premier temps ce que l'on pourrait rapprocher d'une appréciation « cartographique » de l'échelle en littérature, avant de m'intéresser à la perception des échelles *dans* le paysage. Je poserai en dernier lieu une question qui me semble intéressante par rapport à la littérature, et qui est encore problématique en géographie : celle de l'échelle humaine.

⁸ Jacques Lévy, « Échelle », in Jacques Lévy et Michel Lussault (éds.) *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Belin, 2013, p. 309.

⁹ *Ibid.*, p. 308.

¹⁰ *Ibid.*, p. 311.

¹¹ *Ibid.*, p. 308.

¹² *Ibid.*, p. 309.

Échelle et échelons : les dimensions du parcours

Dans un premier temps, des définitions cartographique et géographique, je retiendrai surtout ici l'idée d'ordre de grandeur, ou d'échelon scalaire. Ces notions me paraissent en effet pertinentes pour aborder les œuvres littéraires d'une manière plutôt descriptive et à un niveau macro-structural : en effet, chaque œuvre, à partir du moment où elle s'ancre, même de manière discrète, dans un territoire, est susceptible d'être classée sur l'échelon des aires géographiques. De ce point de vue, les récits qui proposent des parcours, dont le prototype est le récit de voyage, se prêtent particulièrement au jeu : *L'Usage du monde* de Nicolas Bouvier peut sans peine être qualifié de « continental » en ce que le parcours narré suppose de considérer l'espace terrestre à ce niveau scalaire (de la Yougoslavie à l'Afghanistan). Un roman comme *Moravagine* de Blaise Cendrars est à coup sûr « planétaire » puisque les protagonistes, selon une logique extensive, se situent d'abord en Suisse, participent à la Révolution de Russie, gagnent l'Amérique, puis projettent enfin de faire un tour du monde en avion. À l'opposé, certains récits contemporains proposent de sillonner un espace de parcours bien plus réduit. Le « récit avec cartes » que nous propose Philippe Vasset dans *Un livre blanc* permet d'illustrer un tel constat. Non seulement les cartes insérées sont extraites des cartes IGN au 1:25 000, c'est-à-dire la plus grande échelle disponible de la production cartographique de l'IGN, mais en plus elles sont elles-mêmes recadrées pour ne correspondre plus qu'à une portion de cet espace représenté à grande échelle. Aussi le récit compose un ensemble cartographique qui confine, de manière très précise, l'espace de parcours aux limites d'un territoire relativement exigu.

Toutefois cette approche descriptive ne suffit pas à rendre totalement compte de ce changement qualitatif qui intervient entre les différents niveaux scalaires. Les géographes nous disent bien que, d'un échelon à l'autre, on ne perçoit pas le monde de la même manière parce que les phénomènes que l'on interprète sont eux-mêmes distincts. Pour tenter de repérer ce qui change quand change la taille, on peut s'intéresser entre autres à la question des détails. En effet, le « zoom », ou l'agrandissement de l'échelle cartographique, est souvent perçu comme un moyen d'accéder à de plus nombreux détails de la réalité ; le « dézoom », au contraire, correspond à une perte d'informations. C'est ce que Robert Ferras explique dans son article sur les « Niveaux géographiques » de l'*Encyclopédie de géographie* : « À grande échelle on va dans le détail d'un finage ou d'un quartier, à petite échelle on ne conserve que l'essentiel »¹³. Pourrait-on donc déceler une telle différence en littérature ? Dans une certaine mesure, on peut donner une réponse positive. Certains écrits contemporains qui font partie de ces œuvres du « local » semblent avoir développé une attention au détail telle qu'elle prend la forme d'un désir d'épuisement de la réalité proche. Un des écrits les plus explicites à ce sujet serait sans doute la *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien* de Georges Perec. Sa volonté, présentée en quelques lignes au début de l'ouvrage, est de faire l'inventaire « des choses strictement visibles » sur la « place Saint-Sulpice » à Paris¹⁴. Toutefois, et cela va devenir une constante, cette quête de l'exhaustivité est systématiquement nuancée (il s'agit d'une « tentative », et plus tard d'une « esquisse d'un inventaire »), mais aussi comme minée dès le début, puisque les toutes premières lignes font état d'une sélection initiale dans les choses à décrire : « Mon propos dans les pages qui suivent a plutôt été de décrire le reste : ce que l'on ne note généralement pas »¹⁵. Ici, la tentative d'épuisement du lieu (le rêve de la liste infinie) se couple avec la recherche propre à Perec de « l'infra-ordinaire » (« ce qui se passe quand il ne se passe rien »). On peut en tirer une remarque plus générale : l'épuisement du réel ne se présente jamais que sous la forme d'un désir ou d'une tentative. On en trouve la marque aussi, par exemple, dans un ouvrage de Jean-Loup Trassard, *Le Voyageur à l'échelle*. Dans un des fragments de cet ouvrage, on lit :

Le nombre impossible, l'éloignement, la variété des étoiles au-dessus du bivouac rendent infime la distance brûlante frottée par la plante de nos pieds durant la journée tandis que j'examinais autant de cailloux que mes yeux pouvaient atteindre, les saisissant parfois pour les quitter à regret.¹⁶

13 Robert Ferras, « Niveaux géographiques, échelles spatiales », in Bailly, Ferras, Pumain, *Encyclopédie de géographie*, op. cit., p. 402.

14 Georges Perec, *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, Paris, Christian Bourgois éditeur, 2008, p. 9-10.

15 *Ibid.*

16 Jean-Loup Trassard, *Le Voyageur à l'échelle*, Cognac, Le Temps qu'il fait, 2006, p. 48.

Dans ce passage, deux niveaux scalaires sont mis en regard l'un de l'autre : l'échelon, pourrions-nous dire, cosmique (celui qui permet d'appréhender l'univers dans sa totalité), et l'échelon local, dans une sorte d'écart poussé à l'extrême. En ce qui concerne le premier échelon, le « nombre » des étoiles est aussitôt qualifié d'« impossible » : ce n'est, dans ce cas, non pas le décompte qui est inenvisageable (c'est-à-dire la tentative d'épuisement), mais bien la quantité même qui est inconcevable. À l'opposé, ce qui se situe dans la proximité immédiate de l'observateur est soumis à la même quête de totalisation : « autant de cailloux que mes yeux pouvaient atteindre » ; là encore, la formule superlative dit l'impossibilité d'atteindre à l'épuisement complet. Mais au moins, il y a tentative. Le désir d'exhaustivité est donc toujours déjà irréalisable au niveau local ; cependant, il est, disons-le comme cela, encore moins pensable dans le contexte d'un échelon scalaire supérieur. On ne pourrait donc penser le désir d'épuisement du réel qu'au niveau local, au risque que la tentative même ne voie jamais le jour.

À ce principe d'épuisement pourrait s'opposer, dans les plus grands échelons, un autre principe qui relèverait d'une sélection plus drastique dans la profusion du réel et donc, peut-être, d'une réduction du niveau de détail : il s'agirait du principe de saillie. Je ne m'attarderai pas trop longuement sur ce dernier, mais l'on peut se reporter, par exemple, à ce que dit Jean-Louis Tissier à propos d'une citation de Nicolas Bouvier qui évoque le processus d'écriture propre à ses récits du voyage, à savoir « incantation de l'espace, décantation du texte ». Dans son article sur la « Littérature et [la] géographie », dans l'encyclopédie déjà citée¹⁷, Jean-Louis Tissier commente ainsi : « Ce que la page recueille, c'est davantage ce qui a compté, pesé, fait impression, le reste est non écrit, en blanc »¹⁸. Par la métaphore du « poids » ou de « l'impression », Jean-Louis Tissier évoque cette sélection de détails pour ne garder que l'essentiel ; sachant bien sûr que ce qui mérite d'être retenu est laissé à la libre appréciation de l'auteur.

L'échelle peut donc constituer un instrument descriptif apte à qualifier les œuvres essentiellement au niveau macro-structural (mais aussi, on l'a vu, à l'échelle d'une scène ou d'un chapitre). La pertinence d'une telle analyse scalaire du texte littéraire dépend beaucoup de la dimension cartographique, ou cartographiable, de l'œuvre. De ce point de vue, certains récits contemporains sont particulièrement concernés, et je pense ici de nouveau au « récit avec cartes » de Philippe Vasset, mais aussi à certains recueils de Jacques Réda qui s'organisent selon une méthode qu'il compare lui-même à « des relevés topographiques des lieux parcourus »¹⁹. Partant, les espaces diégétiques d'échelles différentes ne se distingueraient pas seulement sur le plan extensif, mais aussi sur le plan qualitatif : entre autres, la densité des détails et la capacité de l'observateur à les embrasser, peut-être à les épuiser. Mais, on le voit déjà, la tendance est forte dans la représentation littéraire à passer par le point de vue paysager. Il me semble que la question se pose donc de savoir si l'approche scalaire dépend forcément d'une sorte de potentiel cartographique de la représentation littéraire, ou si l'échelle peut s'appréhender directement comme composante du paysage. C'est ainsi que, comme je l'avais évoqué plus tôt, une réflexion à propos de l'échelle en littérature invite à envisager une sortie de la carte ou, pour reprendre l'expression d'Italo Calvino, à une entrée *dans* la carte²⁰ pour mieux saisir la multiplicité des enjeux scalaires en littérature.

L'échelle dans le paysage

Il s'agit donc d'aborder la manière dont on peut saisir et parler de l'échelle en contexte paysager : la distinction des ordres de grandeur est-elle toujours pertinente ? Quelles réalités entrent en « relation de taille » et comment ? Et encore une fois, qu'est-ce qui change quand change la taille ?

C'est là qu'Antoine Bailly, dans ce qui a constitué la partie théorique de sa thèse et qui est publié sous le titre *La Perception de l'espace urbain*, donne un certain nombre d'éléments de réponse. Selon lui, l'échelle est, avec les « repères » et les « schémas logiques », un des trois « descripteurs » de

17 Jean-Louis Tissier, « Littérature et géographie », in Bailly, Ferras, Pumain, *Encyclopédie de géographie*, op. cit.

18 *Ibid.*, p. 225

19 Jacques Réda, *Hors les murs* [1981], Paris, Gallimard, coll. « Poésie », 2011, p. III.

20 Italo Calvino, « Le Voyageur dans la carte », in *Collection de sable*, Paris, Seuil, 1986.

l'espace urbain²¹. Dans son vocabulaire, un « descripteur » est ce qui permet d'appréhender l'environnement urbain : il constitue un « critère de perception » pour l'individu. Dans cette perspective, « c'est la perception de l'échelle qui permet l'ordonnement et la structuration du paysage »²². Les éléments de l'espace s'organisent et se répartissent relativement les uns aux autres selon une logique de taille à laquelle prend largement part la perspective. En effet, un élément du paysage n'a pas seulement une taille absolue, mais aussi une taille relative par rapport à la distance qui le sépare du sujet qui observe. À partir de là, on retrouve l'idée d'un rapport de taille entre la quantité de territoire perçue et la taille des objets qui le compose : une ville vue de loin pourra être saisie dans son entier, tandis que la seule perspective de l'avenue se déploiera devant les yeux de celui qui se situe à son niveau.

Mais, plus intéressant pour nous encore, Antoine Bailly aborde directement la question du traitement de l'échelle en littérature à la faveur d'un chapitre consacré à la dimension symbolique de la ville. Pour cela il définit un corpus de textes littéraires issus de la production romanesque du XIX^{ème} siècle, à savoir entre autres des textes de Victor Hugo, Émile Zola ou Honoré de Balzac. Sa thèse est que ces romans organisent majoritairement une saisie panoramique de la ville qui a pour but d'appuyer sa démesure, dans un siècle qui voit donc naître la ville moderne. L'analyse des textes se concentre alors sur l'identification d'un champ lexical du sur-dimensionnement : « vaste horizon, larges étendues, gigantesque, colossal, etc. »²³, et le repérage de métaphores et d'expressions qui tendent à restituer un effet d'ensemble : « un éblouissement de toits, cet entassement de maisons, etc. »²⁴. En bref, les auteurs du XIX^{ème} siècle accentuent la dimension gigantesque de la ville, faisant de la littérature à l'époque un « agent de totalisation »²⁵, où le panorama, en tant que séquence descriptive, joue donc un grand rôle.

La problématique est à coup sûr différente aujourd'hui. Certes, la pratique du panorama est toujours bien vivante, et l'imaginaire commun a l'habitude de rassembler *la* ville en une seule entité, en une seule image. Toutefois, on trouve chez certains auteurs un mouvement inverse qui retravaille cette problématique scalaire de la totalisation. Dans un entretien qu'il accorde à la revue d'architecture *Le Visiteur*, Jacques Réda revient justement sur cette vision totale de la ville qui, chez lui, fait complètement défaut :

Je n'ai en vérité de Paris aucune représentation intime globale, parce que j'y ai sans doute trop circulé dans le détail, en cherchant à cerner des images de ses sous-ensembles, comme les arrondissements, les quartiers, les rues, jusqu'à m'en dégoûter. Je n'arrive pas à « embrasser » Paris.²⁶

La citation est extrêmement intéressante en ce qu'elle oppose terme à terme deux ordres de grandeur : en quelque sorte l'échelon municipal (parisien) et l'échelon local. Contrairement à ce que dit Bailly des textes du XIX^{ème} siècle qu'il étudie, ici c'est plutôt l'incapacité à considérer la ville comme une totalité qui est remarquable : la littérature n'est plus agent de totalisation mais agent de fragmentation ; elle n'a plus une vocation synthétique mais analytique. Et partant, elle est prise dans une dynamique d'agrandissement scalaire, de focalisation²⁷. Mais ce qui est tout aussi intéressant, c'est la raison que donne Jacques Réda de ce repli vers les espaces plus petits : la « circulation » dans le « détail ». Avec la mention des détails, on en revient à la problématique que je soulevais précédemment : l'agrandissement accroît le nombre de détails disponibles, et inversement. Avec l'idée d'une circulation, en revanche, il me semble que l'on touche à un autre enjeu qui n'est pas moins scalaire, et qui est celui de la distinction entre ceux qui cherchent à comprendre la ville, à la saisir comme un ensemble cohérent, et ceux qui pratiquent, qui « usent » la ville. C'est la distinction que fait Michel de Certeau entre les « voyeurs » d'un côté, ceux qui « lisent » la ville et qui cherchent à réaliser « l'oeil céleste », et les « marcheurs » de l'autre, ceux qui « écrivent » les récits urbains et participent corporellement

21 Antoine Bailly, *La Perception de l'espace urbain*, op. cit., p. 36.

22 *Ibid.*, p. 38.

23 *Ibid.*, p. 133.

24 *Ibid.*, p. 132.

25 *Ibid.*, p. 131.

26 Jacques Réda, « L'enveloppement et l'apparition », in *Le Visiteur*, n° 6, Paris, Société française des architectes, 2000, p. 7.

27 La discussion qui a suivi l'intervention a permis de rappeler que ce basculement a déjà lieu au XIX^{ème} siècle : la modernité baudelairienne, comme éloge de la fragmentation et des formes brèves, succède à un âge romantique qui, lui-même en partie, s'intéresse déjà aux espaces urbains proches et aux descriptions minutieuses.

au mouvement de la ville²⁸. Assez schématiquement, on passerait donc de la posture du « voyeur » à la posture du « marcheur ». Et d'un point de vue formel, ce basculement peut aussi se traduire par le passage de la description panoramique, dont le but est d'embrasser une totalité en négligeant au besoin le détail, à la description chorographique qui, comme nous le rappelle notamment Jean-Marc Besse dans *Voir la Terre*, est « inventaire minutieux des réalités proches, expression de la fréquentation des lieux cirvoisins plutôt qu'ouverture vers les horizons lointains »²⁹. La « réalité proche », c'est donc bien le « quartier », voire « l'arrondissement », en d'autres termes le « local ». La pratique littéraire de la chorographie serait donc un moyen de privilégier ce qui ne se déploie pas dans la perspective, ce que la distance ne déforme pas, et partant, ce qui se situe dans l'environnement immédiat de la perception, aux grandes échelles.

La notion d'échelle nous permet donc d'approcher ces processus d'agrandissement ou de réduction des perspectives, tout en soulevant des enjeux propres aux formes littéraires. Bien sûr, l'opposition que j'ai dessinée ici est trop schématique, et demanderait à être nuancée. Dans des recueils poétiques comme ceux de Réda, l'ouverture planétaire, la percée d'horizons n'est jamais absente, et l'interrogation *locale* de la ville se fait toujours dans une certaine conscience de sa dimension tout aussi bien *mondiale*. Si l'on s'est jusqu'à alors particulièrement focalisé sur cette idée d'ordres de grandeur, de seuils qualitatifs entre les espaces de taille différente, l'éventail des problématiques scalaires est en réalité plus large. Que dire, par exemple, de ce que les géographes appellent la « démarche multi-scalaire » et qui consiste en fait à combiner les différents niveaux scalaires pour arriver à une vision plus complète et plus précise d'un espace, d'un objet géographique³⁰ ? Ce que dit Jacques Meunier de la panne mécanique pourrait bien correspondre à une telle démarche :

Moments volés à la logistique : la panne. On surprend l'espace à l'échelle locale, l'espace à l'échelle humaine, on retrouve le temps de l'intimité, de l'errance, de l'expérience.³¹

Véritable expérience spatio-temporelle, la panne marque l'interruption d'un voyage par ailleurs « ennuyeux » et « monotone » parce qu'il consiste à franchir d'immenses distances en voiture, en train... autrement dit de voyager à l'échelle continentale ou mondiale. La panne impose un brusque changement d'échelle qui est un changement qualitatif en ce qu'il bouleverse complètement la nature du rapport à l'espace-temps du voyage. Je n'ai bien sûr pas le temps ici de développer toutes ces autres pistes, et je me contenterai d'en évoquer une dernière qui me semble poser problème : la question de l'échelle humaine.

La question de l'échelle humaine

Le langage commun a nettement adopté des expressions qui convoquent cette idée d'échelle humaine : on entend souvent parler d'un espace « à taille humaine », d'un bâtiment « à échelle humaine », etc. La littérature s'en fait aussi l'écho, et cela nous invite à nous demander quelle pertinence ces expressions peuvent avoir par rapport à une interrogation véritablement « scalaire » des textes. Autrement dit, quelle est la validité géographique d'une telle expression ? La notion d'échelle est-elle convoquée à bon escient ? Ou s'agit-il, comme ça a pu être le cas pour le « paysage », ou même pour l'« espace », d'une dégradation de sens ?

En géographie, la question de l'échelle humaine ne semble pas être totalement résolue. En témoigne certains articles de dictionnaires ou d'encyclopédies qui, symptomatiquement, placent toujours la définition de « l'échelle humaine » à la fin de l'article, comme une sorte d'impassé notionnelle. Voici ce qu'en dit par exemple Roger Brunet :

« L'échelle humaine, dont on se garde bien de donner une autre explication, [...] est une sorte de mesure idéale, à la "dimension" de "l'Homme". »³²

28 Michel de Certeau, *L'invention du quotidien : 1. Arts de faire*, Paris, Folio, 2014, p. 140-141.

29 Jean-Marc Besse, *Voir la terre : six essais sur le paysage et la géographie*, Arles, Actes Sud/ENSP, 2000, p. 42-43.

30 Par exemple, le fonctionnement d'un cours d'eau ne peut s'analyser qu'à la seule échelle de son parcours. L'échelon supérieur pourra ainsi nous apporter des informations sur son régime (pluvial, nival...), ses interactions avec un ou plusieurs climats (continental, méditerranéen...), les terroirs traversés, etc. Mais une série de focalisations à un échelon inférieur sera nécessaire pour détailler la nature de son embouchure (delta, estuaire...), son débit, sa profondeur, les écosystèmes qu'il constitue, etc.

31 Jacques Meunier, *Le Monocle de Joseph Conrad*, Paris, Payot & Rivages, 1993, p. 88.

32 Roger Brunet, *Les Mots de la géographie*, Montpellier, Reclus, 1993, p. 176.

Et Robert Ferras de renchérir : « L'échelle humaine, toujours citée, jamais définie »³³. Malgré tout, d'après ce que laissent entendre ces géographes, l'échelle humaine ferait donc référence à une sorte de dimension idéale, déterminée à partir d'une sorte de moyenne ou de standard des dimensions de l'être humain. L'expression « à échelle humaine », lorsqu'elle est accolée à des objets géographiques par exemple (« une ville à échelle humaine ») supposerait donc l'existence d'un niveau scalaire où l'homme servirait de grandeur de référence³⁴. Un immeuble qui n'est pas à échelle humaine serait donc un immeuble qui serait d'un ordre de grandeur supérieur (ou éventuellement inférieur) à celui qui correspond à l'homme. L'expression contiendrait, en soi, une valeur de comparaison, dont un des termes serait toujours cette dimension idéale de l'Homme.

En littérature, on retrouve trace de ce lien qui est fait entre la dimension *physique* de l'individu et l'espace qui l'entoure. En littérature contemporaine, c'est d'ailleurs souvent l'oubli ou la négation de cette échelle humaine qui est relevée. Dans *Les Passagers du Roissy-Express*, François Maspero décrit l'espace routier qui se déploie autour de l'aéroport, tandis qu'il circule à bord d'un bus de la ligne 350 :

« ... les pistes qui vous passent sur la tête, la voie de 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... »³⁵

Le sentiment qui ressort de cette juxtaposition d'éléments, c'est celui d'un égarement, d'une perte de repères, sentiment qui n'est pas sans rapport avec une sorte de désorientation scalaire : l'absence du « piéton », c'est-à-dire de l'Homme « nu », supprime la référence à l'humaine dimension. L'espace périphérique de la ville perd alors son comparant, et par là, se dé-mesure. La disparition de l'activité piétonnière, remplacée par l'omniprésence de la voiture, c'est aussi la perte d'un repère, l'oubli de l'échelle humaine de référence. Cette description critique rejoint en partie la réflexion de certains urbanistes qui, sans forcément verser dans une forme contemporaine de l'urbaphobie, remettent largement en cause la dérive hyperbolique de la ville. Dans un livre-manifeste intitulé *Pour des villes à échelle humaine*, Jan Gehl pointe ainsi du doigt ce qu'il considère comme des écueils de la ville contemporaine, qui doivent être jugulés pour rétablir un rapport apaisé, heureux à la ville³⁶. Pour Jan Gehl, la ville d'aujourd'hui est tout simplement le théâtre d'une crise de la dimension humaine³⁷. En cause, entre autres, cette omniprésence de la voiture que notait François Maspero : les villes sont devenues des zones de circulation automobile plus que piétonnière, et l'urbanisme, l'architecture en montrent les signes. Dès lors, qu'est-ce qui dans ce principe automobile nuit réellement à la dimension humaine ?

Outre la taille même du véhicule, qui ne dépasse parfois pas de beaucoup la taille humaine, la problématique semble se recentrer sur la question de la vitesse, donc de la mobilité. Percevoir un paysage à bord d'une automobile n'a rien à voir avec la perception piétonnière qu'on en a, et encore moins avec la perception statique. Pour Jan Gehl, la vitesse aurait directement partie liée avec la définition de cette échelle humaine idéale : il va jusqu'à dire qu'une « échelle de 5km/h » correspond à l'échelle humaine, tandis qu'« une échelle de 60 km/h » correspond à un dépassement de l'échelle humaine, vers l'échelle automobile. Certes, cette réflexion se fait dans une perspective urbanistique (donc d'aménagement). Mais elle ne semble pas dénuée d'intérêt pour l'interprétation des textes. Dans un dernier temps, je souhaiterais donc m'intéresser au texte de François Bon qui, même s'il ne s'agit pas d'une automobile mais d'un train, aborde directement cette problématique du paysage de la mobilité. Du point de vue de la vitesse, on m'accordera qu'il s'agit également, pour la voiture et pour le train, d'un dépassement de l'échelle piétonnière, donc humaine.

Dans *Paysage fer*, donc, le narrateur met en place une méthode d'écriture qui consiste à saisir « à la volée » les détails perçus à travers la vitre du train qui relie Paris à Nancy. Ainsi revient-t-il souvent sur cette méthode dans le texte même, et notamment sur l'exercice de la notation auquel elle donne lieu :

33 Robert Ferras, « Niveaux géographiques, échelles spatiales », in Ferras, Bailly, Pumain, *Encyclopédie de géographie*, op. cit., p. 419.

34 Contrairement à l'expression d'« échelon humain », qui désignerait la prise en compte de la figure humaine comme « support » spatiale de référence, l'expression « échelle humaine » paraît ici plus pertinente à conserver, dans la mesure où elle mobilise une valeur de comparaison propre à l'échelle. Je remercie Michel Collot pour l'élucidation de ce point de lexique.

35 François Maspero, *Les Passagers du Roissy-Express* [2004], Paris, Éditions du Seuil, 2004, p. 30.

36 Les livres cités plus hauts de Thierry Paquot et Olivier Rey vont, globalement, dans le même sens.

37 Jan Gehl, *Pour des villes à échelle humaine*, op. cit., p. 14.

« C'est seulement des choses notées vite, listes de noms, images comme découpées du surgissement du réel et qu'on recopiera au retour ou le dimanche qui suit. »³⁸

De nouveau il y a une phase de sélection des informations : avec la vitesse, impossible de noter tous les détails du paysage, et l'on retrouverait alors l'idée selon laquelle une réduction de l'échelle équivaldrait à une diminution de l'information disponible, du détail. En d'autres termes, l'augmentation de la vitesse aurait bien pour conséquence une sorte de dépassement de l'échelle humaine dans son rapport à l'espace et au paysage. La précédente réflexion de Jacques Meunier sur la « panne » rejoindrait ce constat : si la panne est une redécouverte de l'échelle locale et de l'échelle humaine, le voyage en avion ou en train, c'est-à-dire à très grande vitesse, est sans doute son oubli, l'expérience d'un dépassement de l'échelle humaine. Je donnerai un dernier argument à cette hypothèse de lecture, qui se trouve aussi dans le livre de François Bon. Quasi systématiquement, l'auteur a recours au paradigme de la géométrie pour décrire les éléments du paysage : « les stèles *obliques* »³⁹, « la même rue qui s'éloigne à la *perpendiculaire* de la gare après la place *demi-ronde* »⁴⁰, « ces immeubles en barres *perpendiculaires* »⁴¹, etc. Ce recours massif au vocabulaire géométrique finit par influencer la représentation générale que nous avons de ce paysage vu du train, et par aboutir, pourquoi pas, à une sorte de schématisation, au sens graphique du terme, de ce dernier : simplification des formes naturelles en formes élémentaires, suppression des détails, etc. Le paysage de la mobilité ferroviaire aboutirait donc bien à un dépassement de l'échelle humaine, qui se traduirait, dans la représentation, par un rapprochement de la représentation littéraire d'avec les codes de la représentation cartographique. Pour terminer, nous repasserions ainsi du paysage à la carte.

Conclusion

En conclusion, la littérature mobilise donc largement les enjeux scalaires pour interroger à la fois l'espace (physique, social... « objectif »), mais aussi la relation qu'entretient l'homme à l'espace, et *in fine* la place de l'homme dans le monde (la place qu'il « prend »). La réflexion à propos d'un corpus d'œuvres contemporaines a pu esquisser la problématique d'une confrontation au « local » qui se décline en un désir d'épuisement du lieu, en une attention à tout ce qui dépasse l'échelle humaine, en une explicitation d'une expérience véritablement scalaire de l'espace, et plus généralement en une réévaluation de la place de l'homme au sein de l'espace qui l'environne. Mais il s'agit bien sûr là d'une première approche et cette problématique demande à être élargie et détaillée. De même, une élucidation plus systématique de l'approche scalaire des textes d'un point de vue théorique serait nécessaire pour que l'échelle acquiert le statut de véritable outil inter- ou transdisciplinaire. Dans tous les cas, une fois de plus, l'écriture se fait bien « sujet géographe », et l'identification de l'enjeu scalaire mis en œuvre dans les textes ne fait, me semble-t-il, qu'approfondir les liens entre les disciplines littéraire et géographique.

38 François Bon, *Paysage fer*, Lagrasse, Verdier, 1999, p. 12.

39 *Ibid.*, p. 15. Je souligne.

40 *Ibid.*, p. 18. Je souligne.

41 *Ibid.*, p. 36. Je souligne.