

ARTICLE DE REVUE :

« Littérature et production de l'espace à l'ère numérique. L'éditorialisation de la Transcanadienne. Du *spatial turn* à Google maps »

Marcello Vitali-Rosati et Servanne Monjour

@nahyses, vol. 12, n° 3, 2017, p. 198-229.

Pour citer cet article :

VITALI-ROSATI, Marcello et Servanne MONJOUR, « Littérature et production de l'espace à l'ère numérique. L'éditorialisation de la Transcanadienne. Du *spatial turn* à Google maps », *@nahyses*, vol. 12, n° 3, 2017, p. 198-229.

Littérature et production de l'espace à l'ère
numérique :
l'éditorialisation de la Transcanadienne.
Du *spatial turn* à Google Maps

Marcello Vitali-Rosati et Servanne Monjour
Université de Montréal

De l'aveu même du géographe David Harvey, « *The geographical imagination is far too pervasive and important a fact of intellectual life to be left alone to geographers* » (1995a, p. 160). C'est ainsi qu'à partir des années 1960, les sciences humaines et sociales ont été marquées par l'émergence d'un paradigme spatial qui, dans une perspective interdisciplinaire, encourageait

l'exploitation de concepts spatiaux pour penser la construction du savoir. Ce *spatial turn* aura deux conséquences majeures : il marquera un renouveau épistémologique dans de nombreuses disciplines – sociologie, histoire, littérature – tout en encourageant une nouvelle compréhension de l'espace, désormais affranchi de la seule perspective géographique. Car l'espace, ce « corps imaginaire » comme le qualifiait Valéry (1935), est en effet une construction complexe dont l'origine est multiple, à la fois physique, symbolique, sociale, politique, mais aussi littéraire. Il peut, à cet égard, se donner à lire et à analyser comme un texte. Ces trente dernières années, les études littéraires ont été marquées par l'émergence de nombreux champs de recherche – la géopoétique (White 1990), la géocritique (Westphal, 2007), la géographie de la littérature (Moretti, 2000), la narratologie de l'espace (Ryan, 2009) – destinés à comprendre les récits contemporains où l'espace joue de toute évidence un rôle essentiel¹. Mais cette attention relativement récente ne doit pas nous faire oublier que, depuis *L'Odyssée* d'Homère à la poésie de Mallarmé, l'histoire de la littérature déborde de textes où la problématique spatiale s'impose comme un enjeu heuristique majeur.

Les conséquences épistémologiques du *spatial turn* n'ont rien perdu de leur pertinence à l'heure où, sous l'influence des technologies numériques, notre façon de comprendre et d'habiter l'espace connaît de nouveau une série de mutations. L'apparition, dans notre quotidien, d'outils cartographiques immersifs, combinés à l'imagerie photographique ou satellite, nous assure (en apparence

¹ Les écrivains des XX^e et XXI^e siècles sont nombreux à avoir accordé une attention soutenue à la question de l'espace, mais nous pourrions notamment citer l'œuvre de Perec : *Espèces d'espaces* (1974) ou même *La Vie mode d'emploi* (1978).

du moins) une maîtrise du monde plus importante que jamais ; la généralisation du procédé de géolocalisation laisse penser qu'il est devenu impossible de se perdre – avec, en contrepartie, les dérives que le procédé entraîne en termes de surveillance et de contrôle des individus. À cet égard, l'influence que les outils numériques exercent à la fois sur l'espace et sur notre façon de l'habiter est devenue un enjeu majeur de la réflexion sur le numérique. Un rapide examen de nos pratiques quotidiennes nous révèle l'impact que les infrastructures numériques exercent sur notre manière d'appréhender l'espace : désormais, la structure du territoire, les informations sur les lieux que nous visitons (les restaurants, les hôtels, les monuments, etc.) nous apparaissent d'abord à travers la médiation des dispositifs numériques, lesquels sont pour l'essentiel développés et possédés par de grandes multinationales du web (pensons à Google Maps pour la cartographie, à TripAdvisor, à Expedia et à Airbnb pour les lieux que nous visitons).

Comme certains ne manquent de le signaler (Morozov, 2013), nous courons désormais tous le risque de demeurer passifs devant ces dispositifs et de subir l'agencement de l'espace qu'ils nous proposent. Comment éviter cet écueil ? Est-ce possible, à l'époque du numérique, de demeurer les principaux protagonistes de la production de l'espace dans lequel nous vivons ? La littérature peut-elle encore constituer un outil de production de l'imaginaire spatial qui nous permette de nous réapproprier les lieux et les territoires en apparence dépossédés de toute valeur littéraire par les géants de l'information ? Pour répondre à ces questions, nous avons mis en place en 2015 un projet de recherche-action à partir de l'espace de l'autoroute transcanadienne². Cette route mythique

² Le projet a été mené par le groupe de recherche formé autour de la [Chaire de recherche du Canada sur les écritures numériques](#).

qui traverse le Canada d'un océan à l'autre a en effet donné lieu à une large série de productions médiatiques : des images, des vidéos, des cartes, des textes d'histoire, des données numériques – cartes numériques, fiches Wikipédia, etc. –, mais aussi des récits littéraires – qui n'ont d'ailleurs cessé de se multiplier ces dernières années. C'est ainsi que l'infrastructure dite « réelle » (la route, ses motels, ses aires de repos) se mêle aux discours littéraires pour créer son propre imaginaire.

Afin d'étudier cet espace hybride et de mesurer l'influence exercée sur lui par nos outils et notre culture numériques, notre équipe a donc entrepris de sillonner elle-même l'autoroute transcanadienne dans un voyage qui nous a menés de Montréal à Calgary. Équipés d'un matériel d'enregistrement, nous avons rendu compte en temps réel de ce road trip contemporain sur différents réseaux sociaux de manière à comprendre comment la littérature participe à la production de l'espace à l'ère du numérique. En adoptant cette démarche peu banale – la recherche-action est en effet peu fréquente dans le champ des études littéraires –, nous entendions montrer que la littérature participe à l'*éditorialisation de la Transcanadienne* – l'éditorialisation désignant, nous y reviendrons, ce processus par lequel les interactions des actions individuelles et collectives en relation avec des environnements numériques produisent et structurent l'espace que nous habitons.

#transcan16 : un cas de recherche-action en littérature

Ce projet quelque peu original mérite sans doute de plus amples explications. Aussi commencerons-nous par exposer la genèse de notre voyage. En 2016, le Congrès de la Fédération

canadienne des sciences humaines se tenait à Calgary. Chaque année, l'équipe de la Chaire de recherche sur les écritures numériques participe aux rencontres de la Société Canadienne des Humanités Numériques (SCHN) au sein du Congrès. Tandis que nous organisons notre voyage Montréal-Calgary, l'espace qui sépare ces deux villes nous a intrigués et questionnés tout à la fois. Les outils numériques nous donnent en effet une perception de l'espace très particulière : tout semble familier et proche, tout est visible. Le territoire semble définitivement défriché, maîtrisé, conquis, comme s'il ne restait plus rien à découvrir. Mais le connaissons-nous réellement ?

Pour en savoir plus, notre premier réflexe nous a justement conduits sur Google Maps afin de visualiser le trajet à vol d'oiseau et de nous en faire une idée globale ; puis nous avons consulté Wikipédia afin de relever les principaux points d'intérêt touristiques, l'histoire et l'aménagement des villes qui séparent Montréal de Calgary. Bien évidemment, cet espace ne peut pas se réduire à une série d'informations et de cartes. La Transcanadienne s'est ainsi imposée à notre attention comme un topos de l'imaginaire littéraire, tandis que nous recensons, parmi nos lectures les plus récentes, une série de textes qui lui étaient consacrés (*Sur la 132* de Gabriel Anctil, *Pays de personne* de Patrice Desbiens, *Toutes mes solitudes!* de Marie-Christine Lemieux-Couture, etc.) et que nous repérons sur la carte les lieux où avaient vécu Gabrielle Roy ou Nancy Huston... Ces réflexions nous ont poussés à interroger cet espace de façon plus approfondie. Google Maps nous suggérait en effet de rejoindre Calgary en avion – comme si la traversée du territoire par la route n'avait plus grand intérêt à l'heure où l'on peut, à la rigueur, l'effectuer sur Street View. Nonobstant les préconisations de Google, nous avons décidé de faire le voyage

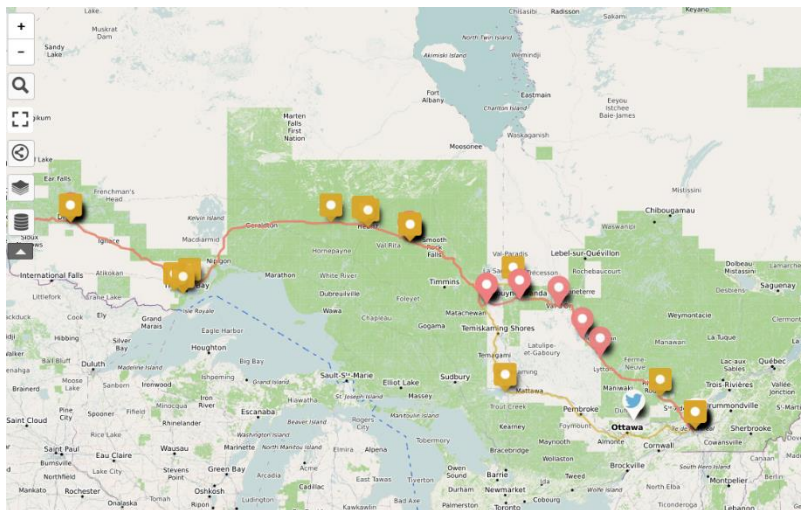
en voiture. L'enjeu principal de cette expédition était d'interroger le rapport entre l'espace cartographié numériquement et l'expérience de l'espace que nous pourrions faire en voiture. Alors que les outils numériques ont tendance à devenir le référent unique de l'espace (pour ne pas dire, sa vérité), traverser le territoire canadien en voiture est devenu un moyen efficace de questionner le réel tel qu'il est produit par certaines technologies.

La recherche-action entreprise dans le cadre de ce projet repose donc sur un principe de détournement des outils numériques, en particulier des outils produits par les grandes multinationales du web. Il est essentiel, à cet égard, de rappeler combien la notion d'espace s'impose dans toute son actualité si nous la considérons d'un point de vue politique. En effet, les conditions de compréhension de notre espace numérique reposent sur notre capacité à identifier les formes d'autorité qui y président (Google, par exemple) et, dans le même temps, sur notre capacité de résistance et d'opposition à ces autorités. De nombreuses formes de résistance sont basées sur l'idée d'un court-circuitage de la structure de l'espace, auquel on attribue alors une valeur différente. C'est ce que défendaient déjà notamment les situationnistes avec le concept de « détournement » (Debord, 1955). Les situationnistes renversaient la valeur d'espaces bien identifiés en y tenant des activités pour lesquelles ceux-ci n'étaient pas prévus : pensons aux fameuses « dérives ». Ce type de détournement est particulièrement prisé dans l'espace numérique au sein des pratiques artistiques bien évidemment (Limare, 2015), mais pas seulement : au quotidien, le simple fait d'utiliser un pseudonyme à la place de son vrai nom sur Facebook relève d'une forme de détournement. Cette « résistance » aux règles des grandes

plateformes, pratiquée par la grande majorité des usagers, nous renvoie à ce que Geert Lovink appelle les *tactical media*, soit « a set of dirty little practices, digital micro-politics if you like. Tactical media inherit the legacy of 'alternative' media without the counterculture label and ideological certainty of previous decades » (2002, p. 255). Ainsi, les *tactical media* sont des pratiques quotidiennes qui nous conduisent à court-circuiter le fonctionnement et la structure des plateformes dominantes qui se sont peu à peu érigées en autorités. La recherche-action proposée dans ce projet réactualise donc l'idée de *tactical media* décrite par Lovink afin de comprendre les dispositifs et les forces hétérogènes qui produisent et structurent l'espace de la Transcanadienne. Tout au long de notre voyage – de notre propre dérive –, nous avons mis ces dispositifs à l'épreuve en utilisant les outils numériques pour écrire nous-mêmes l'espace de manière à devenir les acteurs de son agencement.

Au cours de notre traversée, nous avons ainsi cherché à identifier les tensions qui séparent et relie l'espace tel qu'il est présenté par les infrastructures numériques et l'espace tel qu'il se manifeste dans l'imaginaire littéraire. Nous avons d'abord commencé une recension et une lecture des textes littéraires consacrés à la Transcanadienne³. Dans le même temps, nous avons entrepris un travail d'écriture du territoire en produisant et en géolocalisant notre propre récit de voyage sur une série de plateformes (Twitter, Facebook, Periscope, Tumblr, TripAdvisor, OpenStreetMap, blogs, etc.). Un aperçu de cette cartographie littéraire est toujours disponible [en ligne](#).

³Notre bibliographie est disponible en libre accès sur Zotero, <https://www.zotero.org/groups/demande_transcan>.



Au fur et à mesure que nous voyagions, nos publications sur le web nous ont permis de rassembler une communauté d'abonnés qui nous ont accompagnés dans notre parcours en nous aidant même parfois à l'écrire. Cette communauté, notamment composée de romanciers et de poètes particulièrement actifs sur Twitter (Claire Legendre, François Bon, Patrice Desbiens, Jean-Simon Desrocher), a suivi nos déplacements via la médiation de ces plateformes et a rajouté ses propres références littéraires, historiques, musicales, etc. aux lieux que nous traversons. Nos échanges ont ensuite été agrégés et organisés sur [Storify](#).



 **françois bon**
@fbon [Follow](#)

RT @monterosato: demain on commence #transcan16
umap.openstreetmap.fr/en/map/epuistem... lon vous
suivra sur StreetView !
11:29 AM - 25 May 2016
↩️ ↻️ 1 ❤️ 2



 **Ecritures numériques**
@ENumeriques [Follow](#)

H-B : les bagages sont prêtes, A. dort et @monterosato
blogue bit.ly/248x7zZ #transcan16
10:40 PM - 25 May 2016
↩️ ↻️ ❤️



Ce premier voyage nous a permis de mettre au jour un corpus littéraire largement sous-estimé et très peu étudié, grâce auquel nous avons défini plus précisément la problématique spatiale à l'ère du numérique.

***Des précédents littéraires :
la tradition contestataire du road trip***

De toute évidence, notre projet de traversée de la Transcanadienne réinvestit la tradition littéraire du road trip que l'on identifie à une série d'écrivains – Kerouac, Steinbeck, Heat-Moon ou encore Jacques Poulin au Québec –, dont l'influence sur l'imaginaire nord-américain fut considérable. À travers ces road trips, qui associent la quête de soi à l'exploration d'un continent qui semble s'étendre à perte de vue, s'exprime en effet une mythologie capitale de la contre-culture américaine. Mais la naissance et le développement du road trip sont aussi intimement liés à l'émergence de l'infrastructure autoroutière et au développement des moyens de transport modernes qui ont modifié notre rapport à l'espace et au temps.

Pendant la deuxième moitié du XX^e siècle, les autoroutes ont en effet renouvelé notre façon de produire notre espace et de lui donner un sens. La Transcanadienne – ouverte en 1962 – illustre ainsi la volonté de produire un espace traversable où peuvent passer rapidement des marchandises et des personnes. C'est le sens même de cette infrastructure et de ses valeurs associées⁴ que contestèrent en 1982 Julio Cortázar et Carol

⁴ Selon Henri Lefèvre, « Le capitalisme et le néo-capitalisme ont produit l'espace abstrait qui contient le "monde de la marchandise", sa "logique" et ses stratégies à l'échelle mondiale, en même temps que la puissance de l'argent et celle de l'État politique. Cet espace abstrait s'appuie sur les énormes réseaux

Dunlop dans un road trip d'un nouveau genre, plus ouvertement préoccupé par une réflexion sur les enjeux politiques de la construction spatiale. Dans *Les Autonautes de la cosmoroute* (Cortázar et Dunlop, 1983), le couple d'écrivains fit le voyage Paris-Marseille sans jamais quitter l'A6, en faisant des haltes à chaque aire de voyage. Leur expérience avait pour objectif de détourner le sens premier de cette infrastructure : la vitesse et la rapidité. En programmant un voyage d'un mois sur l'autoroute Paris-Marseille, Dunlop et Cortázar en modifièrent profondément le sens, torpillant de l'intérieur ses objectifs et ses valeurs. Prenant le temps de documenter, de photographier et de raconter leur périple — ils ne visitèrent pas moins de 75 aires d'autoroutes —, les deux écrivains firent la démonstration de la singularité de ces non-lieux pourtant définis comme interchangeables (Augé, 1992).

Si, aujourd'hui, notre espace reste en partie structuré par ces autoroutes et par leurs valeurs implicites, il subit par ailleurs l'influence de plus en plus vive des nouvelles infrastructures numériques, dont Google Maps n'est qu'un exemple parmi tant d'autres. À l'espace de la vitesse d'un côté – les autoroutes qui permettent d'être efficaces et productives selon les valeurs du capitalisme – se marie l'espace presque entièrement contrôlé, géré et visible de Google Maps – avec des valeurs de traçabilité et de connaissance basée sur des « row data », symptomatiques d'une certaine culture de la Silicon Valley. De fait, ce n'est plus tant l'infrastructure autoroutière qu'il faut désormais questionner – et éventuellement détourner –, mais bien

des banques, des centres d'affaires, des grandes unités de production. Et aussi sur l'espace des autoroutes, des aérodromes, des réseaux d'information » (2000d [1974] p. 65). Si, pour Lefèvre, les autoroutes sont des espaces abstraits, nous considérons au contraire qu'ils sont bel et bien concrets.

l'infrastructure numérique, qui marque un nouveau tournant dans la production de l'espace. C'est sans doute la raison pour laquelle les écrivains ont été nombreux, ces dernières années, à réfléchir à la façon dont les outils numériques façonnent le monde et aux conséquences d'une telle influence. Beaucoup d'entre eux ont notamment investi les logiciels cartographiques de Google (Google Maps, Earth et Street View) pour en faire des embrayeurs fictionnels, tandis que ces logiciels ont en retour influencé leur travail formel d'écriture. Ces projets ont bien sûr donné lieu à des œuvres hypermédiatiques (*Traques Traces* ou *Étant donnée* de Cécile Portier; *Une traversée de Buffalo* de François Bon ou encore le projet collectif *Un tour du jour en 80 mondes*), mais ils ont aussi intégré la production romanesque non numérique (par exemple chez Anne-Marie Garat dans *Programme sensible* ou chez Olivier Cadiot dans *Un mage en été*). Tandis que le numérique est en train de modifier notre conception de l'espace, ces projets réinvestissent le road-trip tout en actualisant les problématiques du genre (comme notre conception de l'espace, de la vitesse, etc.).

Parmi ces projets, soulignons en particulier l'expérience menée par Anne Savelli et Pierre Ménard qui ont effectué, sous le patronage de Dunlop et Cortazar, ce même trajet Paris-Marseille, à partir cette fois de Google Street View. L'ouvrage qu'ils en ont tiré, *Laisse venir* (2015), est composé d'une série de captures d'écran de Street View que les deux écrivains ont cherché à (re)mettre en récit ou, plutôt, en fiction. Ils sont ainsi parvenus à saborder l'impératif référentiel du logiciel pour réintégrer à la représentation numérique de l'espace des aspects biographiques et poétiques (Monjour, Vitali-Rosati, Wormser 2016). Cette subversion de la fonction référentielle de Street View souligne combien ces images à caractère purement

informationnel et en particulier déictique (ceci *est* la rue de Marseille) contiennent des récits virtuels attendant leur actualisation. Les images de Google street view exploitées dans *Laisse venir* emportent avec elles les paradoxes ontologiques de la photographie. Si bien que l'on en vient à se demander : un lieu n'existe-t-il pas d'abord et avant tout par les histoires qui le traversent, par ce que l'on y a vécu ?

Dans le lieu, réel, virtuel, celui que fixe la street car, dans la strate de temps il n'existe pas. Son corps de papier ou de chair, ses mots, ce dont il se souvient et ce qu'il a vécu, ce qu'il en a pensé et comment il l'a traversé, a été traversé par lui, ne s'inscrivent pas. On ne les trouve pas dans l'instant T, seconde où le monde s'est figé pour permettre l'exploration (rotation et bascule, poussée contre retrait, zooms, bonds) (Savelli et Ménard).

Quelle est la nature exacte de l'espace qui apparaît à l'écran ? Une représentation de l'espace réel ? Son prolongement ? Un espace virtuel ? À travers une expérience d'écriture dont nous nous sommes largement inspirés, Anne Savelli et Pierre Ménard soulignent combien le concept d'espace est désormais en train de se redéfinir. On se demandera donc : qu'est-ce que l'espace à l'ère du numérique ?

La problématique spatiale à l'ère numérique

À partir des années 1990, les technologies et les infrastructures informatiques ont été souvent analysées comme si elles produisaient un espace autre, séparé de l'espace physique. En ce sens, on a souvent utilisé les concepts de « cyberspace » (créé dans le cadre de la science-fiction par Gibson, 1984) et de « déterritorialisation ». Les notions de « virtuel » et de « réalité virtuelle » étaient citées comme preuve d'une progressive perte

de la matérialité du rapport avec l'espace (Serres, 1996 ; Virilio et Petit, 1996 ; Koepsell, 2003). Plus récemment, à la suite des mutations des technologies et des pratiques, les chercheurs ont tendance à ne plus considérer l'espace numérique en rupture avec l'espace prétendument « non numérique ». Nous vivons désormais dans un espace hybride, que les infrastructures informatiques participent à construire et à structurer (Beaude, 2012 ; Vitali-Rosati, 2016).

S'il est donc pertinent d'inverser le paradigme retenu dans les années 1990 et d'affirmer que l'espace dans lequel nous vivons est un espace numérique, comment peut-on caractériser cet espace ? On ne peut correctement répondre à cette question sans formuler préalablement une définition opérationnelle du concept d'espace. Bien qu'il soit impossible de mener ici une analyse exhaustive de cette thématique pourtant fondamentale, nous pouvons cependant clarifier en quel sens nous utiliserons ce concept. Dans « Des espaces autres » (1984), Foucault explique que l'espace a été conçu dans l'histoire de la pensée en tant que localisation, étendue et emplacement. Au Moyen Âge, l'espace était organisé de façon hiérarchique. Son architecture était stable et définie par des forces transcendantes. L'espace était la localisation des objets dans cette hiérarchie. Cette conception change pourtant radicalement à la Renaissance, où l'espace est interprété de façon mathématique comme une étendue, une extension uniforme qui peut être mesurée de façon objective. L'espace devient alors l'ensemble des points pouvant être identifiés en utilisant des chiffres (c'est l'idée galiléenne et cartésienne d'espace qui peut être représenté avec trois axes numérotés).

Dans les sociétés modernes et contemporaines, l'espace a plutôt été pensé comme *emplacement*, c'est-à-dire comme l'ensemble des relations entre des objets. C'est cette acception que nous retiendrons ici. Les relations entre les objets peuvent être de plusieurs ordres : elles peuvent souligner la distance (proche/loin), l'appartenance (dedans/dehors, par rapport à un groupe défini par exemple), la visibilité, l'importance, etc. Ces relations se distinguent en ce qu'elles peuvent porter des valeurs : l'espace, en ce sens, est donc symbolique. Par exemple, le fait que quelqu'un appartienne – ou n'appartienne pas – à un groupe défini signifie son adhésion – ou pas – à une identité spécifique. Ou encore, le fait que quelqu'un soit plus ou moins visible reflète son niveau d'importance et son pouvoir à l'intérieur d'un groupe déterminé. Pour comprendre l'espace, il faut donc admettre qu'il est un ensemble de structures discursives et non discursives intriquées⁵. La position d'un objet dans un espace relève de l'ensemble des relations symboliques et non symboliques que cet objet entretient avec les autres objets de l'espace en question. C'est ainsi que nous avons envisagé la Transcanadienne.

Concentrons-nous maintenant sur le cas précis de l'espace numérique. Au préalable, rappelons que le terme « numérique » ne peut plus guère être entendu dans une acception purement technologique. Comme l'a bien montré Milad Doueihi (2011), le numérique doit être compris comme une culture faisant référence certes à un ensemble d'outils, mais aussi à un ensemble de valeurs, de pratiques, de technologies et d'infrastructures qui façonnent notre société contemporaine.

⁵ C'est la thèse notamment défendue par Schmitt (1985). Consulter, sur le sujet, Agostini-Marchese (2017).

Dans ce sens, *l'espace numérique est l'espace de notre société à l'époque du numérique*, soit celui dans lequel nous vivons et que nous habitons. L'espace est numérique exactement comme notre culture est une culture numérique – et comme, auparavant, nous avons pu parler d'espace moderne ou d'espace contemporain, le mot numérique caractérisant désormais l'ensemble de la culture de notre société (Vitali-Rosati, 2014a). À partir de cette définition, l'hypothèse que nous proposons est la suivante : *l'espace numérique, en tant qu'ensemble de relations entre des objets, est l'organisation de la totalité de notre réalité à travers l'écriture.*

Cette hypothèse n'est pas aussi radicale qu'il y paraît, notamment si nous prenons la peine d'examiner le web de plus près. En effet, si le numérique ne peut être réduit au web, il est cependant vrai que le web représente l'un des phénomènes ayant le plus profondément contribué à la production de ce que nous appelons la « culture numérique ». Indéniablement, la diffusion rapide du web à partir des années 1990 a été l'un des facteurs de cette « conversion numérique » (Doueihy, 2011). À cet égard, si la culture numérique ne peut pas se réduire au web, celui-ci n'en reste pas moins l'un des phénomènes les plus importants de cette culture. Comprendre le web, ses structures et ses dynamiques est donc essentiel si l'on veut saisir les caractéristiques de la culture numérique. Or le web est fait d'écriture : même les photos et les vidéos sont écriture, puisqu'elles sont faites de code – un code qui a justement la fonction de créer une structure particulière de relations entre des objets. En ce sens, *le web est principalement un espace architectural : un ensemble de relations entre des objets*. Il est, de plus, pleinement concret et matériel. Les objets qui en font partie sont unis entre eux par des relations matérielles : entre deux

objets donnés sur le web, il existe notamment une distance précise et bien définie, exactement comme dans les espaces non numériques. On peut ainsi mesurer la distance entre un profil Facebook et un autre, par exemple, à partir de la quantité d'amis en commun ou à partir des règles de confidentialité en place dans le dispositif. Plus généralement, il existe aussi une distance déterminée et donc mesurable entre deux pages web – par le niveau de connexions directes, par un moteur de recherche qui les indexe sous le même mot-clé ou par la co-appartenance à une liste.

En résumé, l'espace numérique est un espace comme un autre, dont nous pouvons identifier quatre caractéristiques essentielles :

- l'espace numérique est un espace architectural qui organise les relations entre les objets dans notre société ;
- l'espace numérique est un espace réel, dans lequel nous habitons. L'adjectif *numérique* est utilisé ici pour se référer à l'espace dans lequel nous vivons aujourd'hui – il ne peut se limiter aux seules technologies, car il a acquis un sens culturel qui signifie un ensemble de caractéristiques, de structures et de valeurs qui décrivent notre société. L'espace numérique est l'espace de notre société numérique, c'est l'espace dans lequel nous vivons et nous agissons ;
- l'espace numérique est un espace hybride. Certaines relations qui font cet espace sont déterminées par une connexion de réseaux ou par une autre technologie, mais d'autres ne dépendent nullement des technologies électroniques ou connectées. Par exemple, dans l'espace numérique, la distance entre deux objets est déterminée à la fois par les positions de ces objets *offline* ainsi que par leur position dans une base de données en ligne. Il en va de même quant à la visibilité des objets

dans l'espace numérique : je peux voir mon ordinateur tout comme mon interlocuteur avec lequel je converse sur Skype ;
- l'espace numérique est en mouvement. Nos actions le changent.

La Transcanadienne s'est présentée à nous comme un espace numérique, car il s'agit bien évidemment d'un espace architectural réel et hybride, construit par un ensemble de relations entre des cartes (numériques et non numériques), des récits (littéraires, historiques, privés, touristiques, etc.), des images (photos, vidéos, etc.), des écritures (sur plusieurs supports), la route (et son infrastructure), les individus qui la traversent, les motels, les restaurants. Tout l'enjeu de notre recherche consistait désormais à mesurer en quoi nous pouvions agencer nous-mêmes ces relations afin de demeurer les architectes de notre espace. Le concept d'éditorialisation s'est ainsi imposé comme le pivot théorique de notre travail.

Les principes de l'éditorialisation

Le concept d'« éditorialisation » connaît depuis une dizaine d'années un succès grandissant auprès de la communauté scientifique francophone. Il fait référence à la production et à la circulation des contenus dans les environnements numériques, mais son exacte signification reste parfois difficile à saisir tant les chercheurs en ont adopté, selon leurs usages, une définition plus ou moins large.

Selon une première acception – plutôt restreinte –, l'éditorialisation vient ainsi désigner l'ensemble des appareils techniques (le réseau, les serveurs, les plateformes, les CMS, les algorithmes des moteurs de recherche), des structures (l'hypertexte, le multimédia, les métadonnées) et des pratiques

(l'annotation, les commentaires, les recommandations via les réseaux sociaux) qui permet de produire et d'organiser un contenu sur le web. En d'autres termes, l'éditorialisation est une instance de mise en forme et de structuration d'un contenu dans un environnement numérique. En ce sens, on dira que l'éditorialisation qualifie ce que devient l'édition sous l'influence des technologies numériques. Cette première définition comprend cependant un inconvénient majeur en négligeant le fait que, dans notre culture numérique, presque tout devient édition : un restaurant est « éditorialisé » sur TripAdvisor ou sur Google Maps ; notre identité est « éditorialisée » sur Facebook, sur le site de notre employeur, sur AirBnB et sur des milliers d'autres plateformes. En d'autres termes, tout objet n'existe que parce qu'il est présenté et structuré dans l'espace numérique.

Par conséquent, nous pouvons formuler une définition plus large d'éditorialisation, qui vient alors désigner l'ensemble des dynamiques – soit les interactions des actions individuelles et collectives avec un environnement numérique particulier – qui produisent et structurent l'espace numérique. Cette définition est basée sur l'hybridation que nous venons de montrer entre l'espace numérique et l'espace non numérique. Structurer l'espace numérique signifie donc structurer l'espace en général. C'est là une caractéristique fondamentale de l'éditorialisation et ce qui la distingue de l'édition et de la curation des contenus : il ne s'agit pas tellement de structurer les informations que nous avons sur quelque chose ; il s'agit de structurer la place que cette chose occupe dans le monde : on éditorialise les choses et non les informations sur les choses. De nombreux exemples le montrent : la visibilité d'un restaurant – et donc sa place dans l'espace social – dépend aussi de sa place sur Tripadvisor ou dans la liste d'un moteur de recherche. Si l'éditorialisation est l'ensemble des

dynamiques qui déterminent la place d'une chose dans l'espace numérique, éditorialiser signifie alors concrètement opérer sur les choses elles-mêmes. Le restaurant éditorialisé participe de l'existence du restaurant lui-même : on éditorialise donc ce restaurant. Le COD du verbe n'est pas « les informations qui existent sur le restaurant », mais le restaurant lui-même. Aussi est-il plus pertinent de parler d'éditorialisation du monde que d'éditorialisation de contenus. C'est ce que nous avons souhaité montrer dans notre projet en éditorialisant la Transcanadienne.

Éditorialiser la Transcanadienne

Si *éditorialiser* signifie structurer l'espace où nous vivons, l'éditorialisation peut donc être conçue comme un récit spatial : elle crée des relations entre des objets. En ce sens, l'autoroute n'est rien d'autre qu'une forme d'éditorialisation. Les infrastructures sont une partie du dispositif d'éditorialisation. Et ces infrastructures sont – sans distinction – des routes, des aménagements urbains, des moyens de transport ainsi que des plateformes numériques. Pendant notre voyage, nous avons mis à l'épreuve cette thèse en essayant de produire l'espace par le biais d'une série de stratégies d'éditorialisation :

- la tenue d'un carnet de voyage par Marcello Vitali-Rosati, disponible sur le blogue personnel du chercheur ;
- la publication de nombreux tweets de la part des différents membres du projet, rapidement rejoints par une communauté qui s'est rassemblée autour de notre hashtag #transcan16 (cette conversation a fait l'objet d'un traitement sur Storify par Marie-Christine Corbeil) ;

- la réalisation d'un Tumblr *Postcards from Google Street View* par Servanne Monjour, qui a réalisé un voyage « immobile » depuis l'application Street View ;
- la publication des photos de voyage d'Erwan Geffroy sur Flickr ;
- la conception de notre propre carte augmentée sur OpenStreetMap.

Notre expérience comprenait ainsi la mise en place d'une série de dynamiques collectives de lecture et de lecture sur nombre de supports numériques ou non numériques. Pour autant, *éditorialiser la Transcanadienne* a signifié pour nous à la fois la traverser en voiture, s'arrêter dormir dans des hôtels et manger dans des restaurants, planifier notre itinéraire à l'aide de Google Maps, twitter l'avancement de notre voyage, lire des œuvres littéraires sur l'espace que nous traversions, produire de nouveaux récits.

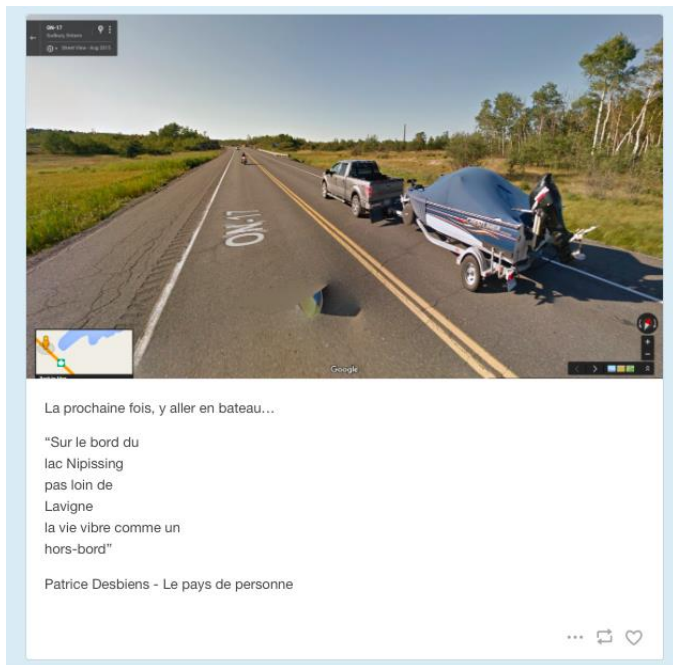
Au terme de notre voyage, trois éléments ont surtout retenu notre attention : le rôle majeur joué par la littérature dans la construction du territoire, la capacité des outils numériques à se laisser détourner et, enfin, le caractère décisif de la communauté des internautes dans la réussite de l'entreprise d'éditorialisation. Tout d'abord, nous avons été frappés par la présence de la littérature francophone, que nous nous attendions certes à voir émerger çà et là, mais qui fut en réalité omniprésente à chaque étape de notre voyage de Montréal à Calgary : sans aucun doute la Transcanadienne est habitée par la francophonie et par la poésie. Depuis la sortie de Montréal, vécue comme une libération par le narrateur de *Sur la 132* (Anctil, 2012) jusqu'aux paysages manitobains de *La Détresse et l'enchantement* (Roy, 1984) qui ont tant marqué l'enfance de

Gabrielle Roy (dont nous avons visité la maison à Saint-Boniface), la Transcanadienne et ses environs exercent une fascination étrange, que l'héroïne de *Toutes mes solitudes!* (Lemieux-Couture, 2012) a parfaitement su décrire :

J'ai pas suffisamment décrit le bruit de la Transcanadienne. Le mieux, ça reste encore d'y aller, de s'asseoir et d'écouter un peu. La chaise pliante, le goudron, par une belle journée d'été, la brise rafraîchissante des autos qui passent, la poussière qui virevolte en mouvements bucoliques. La belle vie ! De quoi apporter la glacière ! Après tout, la plage qui pue, c'est marketing, les bikinis surtout, mais la route, elle arrache tous les moyens de ne pas voir l'horreur des hommes. C'est une canalisation de concentrés de bêtise humaine : débordement de bidules bon marché, made in Rajasthan, bourrés dans des anus de camions, surconsommation à digestion rapide, rage au volant sur air de musique pop-hip-hop, délit de fuite, orignal et cadavres de mouffettes, klaxons, pustules de monoxyde de carbone, grimaces d'enfants, coussins vendus séparément pour assemblage dans le confort de son salon, accidents en quatre déversements faciles, et cætera. Ça bousille un tympan : un millier de véhicules qui tonitruent, tous en même temps à des fréquences différentes dans un orchestre de fausses notes avec un « vrrrrr » comme harmonique de fond. Ça bourdonne incessamment. Elle tremble toujours, l'autoroute, c'est la terre en état de choc. (p. 20)

Car elle suscite bien des sentiments contradictoires, cette route qui traverse le Canada et qui relie entre eux des territoires et des cultures différentes, laissant parfois l'impression d'un mariage mal arrangé : comme le dit Patrice Desbiens, « Il fait beau à Montréal et il fait beau à Sudbury et entre les deux ça fait toujours mal quelque part » (1988, p. 42). C'est sans doute la raison pour laquelle la Transcanadienne est un sujet abondamment traité dans la littérature francophone. Remplir l'espace de poésie, de récits, c'est une façon de se l'appropriier qui tranche avec les discours dominants (ceux des institutions, notamment). Les résultats de notre recherche-action se mesurent aussi à ce niveau : en diffusant sur les réseaux les extraits de la littérature franco-canadienne, mais en construisant

également notre propre récit de voyage, nous avons ajouté à des conversations purement factuelles (par exemple, le discours promotionnel des villes qui longent l'autoroute), des textes poétiques.



Cette capacité de détournement des outils numériques n'a pas manqué de nous frapper. En vérité, l'ensemble des outils que nous avons utilisés semble contenir, en germe, un potentiel poétique et plastique qui tranche avec leur fonction première. C'est par exemple le cas de Google Street View, dont nous avons détourné les images dans le Tumblr *Postcards from Google Street View*. Le principe était simple : il s'agissait d'apposer, sur une sélection de captures d'écran de Street View, des extraits de textes littéraires consacrés aux espaces canadiens traversés. Car en dépit de sa fonction proprement pratique et cartographique, on ne saurait

sous-estimer l'influence de ce logiciel dans la réinvention du paysage – dont on sait déjà qu'il est une construction fortement influencée par le médium de la représentation. Comme il y a eu un paysage pictural, un paysage photographique, etc., Street View est en train de façonner un nouveau type de paysage qu'il faut considérer avec un regard critique. Il ne faut pas tomber dans le piège d'une référentialité et d'une transparence annoncée et supposée – fait notable : l'hiver n'existe pas sur les images de Street View, qui représentent le Canada dans un été permanent. Le logiciel conserve avec lui les qualités de l'image photographique (qualités plastiques, mais aussi sémiotiques), faisant preuve d'une photogénie souvent surprenante.



Si la tentation fut parfois forte, lors de la réalisation de ce projet, de retrouver les lieux exacts cités dans les textes pour faire correspondre la littérature au logiciel, ce fantasme « illustratif », ou du moins référentiel, a bien vite été déçu. Loin d'être consensuelle, chaque carte postale génère en effet une nouvelle strate de sens issue des tensions entre le texte et

l'image. Le cas du bilinguisme anglais/français – présent tout le long de l'autoroute transcanadienne, mais largement controversé par le poète Patrice Desbiens – est à cet égard tout à fait significatif :



Bilinguisme

“À la radio un Anglais prononce idéaux comme idiot. À la radio une Québécoise nous dit que Hart Rouge est originaire du Nouveau-Brunswick. Sur le complexe G les assiettes radar sont grosses comme les oreilles du prince Charles. Est-ce que je suis content de rencontrer une Québécoise à un party à Sudbury qui me répond en anglais à chaque fois que je lui parle en français ? Est-ce que je suis heureux de voir un peuple se battre sur la glace mince de ses espoirs un peuple payé pour se battre devant des spectateurs qui se réveillent juste pour les batailles et vont pisser durant les beaux jeux ? Je ne sais pas si je devrais sauter dans l'autobus pour Sudbury ou sauter devant l'autobus pour Sudbury.”

Patrice Desbiens - Pays de personne

Au terme de notre voyage, l'importance de la communauté qui s'est construite autour du projet nous a semblé capitale. Ceux qui ont bien voulu suivre notre voyage depuis les réseaux sociaux ont eu une influence majeure sur notre parcours et sur notre périple en émettant une série de recommandations et en participant avec nous – et aussi sans nous – à l'éditorialisation du

territoire. En ce sens, nous pouvons affirmer que l'éditorialisation est réussie quand elle implique la perte de contrôle de celui ou ceux qui l'ont commencée. L'éditorialisation est une forme de ce qu'on appelle « *designing for loss of control* » : elle consiste à mettre en place un dispositif dont on ne sera bien vite plus le maître. Elle excède ses concepteurs et gagne son autonomie, car elle fonctionne sur un principe d'*implication* : d'autres idées, d'autres personnes, d'autres volontés. Pour aller plus loin, nous pourrions même dire que l'éditorialisation advient à partir de l'instant où elle donne lieu à l'inattendu, lorsque le processus est pris en main par d'autres. Nous nous sommes donc finalement posé la question : en quelle mesure notre projet a-t-il donné lieu à une perte de contrôle ? En quelle mesure a-t-il permis une appropriation externe, ingérable par ceux qui ont lancé l'idée ? Seuls d'autres que nous peuvent répondre à cette question : ceux qui poursuivront le voyage après nous, pour en faire encore autre chose, permettant à notre hashtag de continuer à vivre, détourné, défiguré, réinterprété...

L'impossible épuisement de l'espace

Tandis que David Harvey affirmait que l'imaginaire géographique est bien trop important pour être laissé aux seules mains des géographes, notre voyage nous aura permis d'ajouter : ne laissons pas non plus les grandes multinationales du web décider seules de la construction de notre espace. Cette conviction, à la base de notre projet, nous a animés pour rendre compte de la façon dont la littérature, parce qu'elle nous permet de penser et d'habiter l'espace de la Transcanadienne, offre des stratégies pour nous libérer de l'emprise des grandes multinationales du web. Au fur et à mesure que nous

progressions le long de l'autoroute, nous avons réalisé qu'il n'y a strictement aucune différence entre Google Maps et la route : toutes deux font partie du même dispositif de production de l'espace. Et avec les routes, comme avec les pédales de notre Dodge ou avec nos cellulaires et nos tablettes, nous interagissions dans nos mouvements, mouvements qui, eux aussi, faisaient partie du dispositif de création de l'espace. Notre façon d'appréhender la Transcanadienne passait par l'état de la route, le paysage, la vitesse de la voiture, la disponibilité – ou pas – d'une connexion, les livres que nous lisions, les interactions entre les passagers de la voiture. Ainsi, l'espace parcouru ne s'épuise jamais : il y a toujours de nouvelles choses à dire, à penser. En le traversant, nous contribuons à ajouter encore des choses – nos récits, nos histoires. Le numérique, malgré son apparence totalisante, n'y change rien : il n'est pas destiné à épuiser, mais à remplir, toujours à nouveau. Nous sommes responsables de la production de l'espace et nous sommes responsables de lui donner le sens que nous voulons. La résistance aux grandes multinationales du web ne peut se faire que par l'investissement de l'espace que nous voulons habiter : nous devons l'occuper et l'agencer pour qu'il soit véritablement un espace public. Nous nous plaisons à croire que la littérature a un rôle fondamental dans cette démarche d'appropriation.

Bibliographie

- ANCTIL, Gabriel. (2012), *Sur la 132*, Montréal, Héliotrope.
- AGOSTINI-MARCHESE, Enrico. (2017), « Les structures spatiales de l'éditorialisation. Terre et mer de Carl Schmitt et l'espace numérique. », *Sens public*, <<http://sens-public.org/article1235.html>>.
- AUGÉ, Marc. (1992), *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil.
- BEAUDE, Boris. (2012), *Internet, changer l'espace, changer la société: Les logiques contemporaines de synchronisation*, Limoges, Éditions Fyp, coll. « Société de la connaissance ».
- BON François. (2010), *Une traversée de Buffalo*, <<http://www.tierslivre.net/spip/spip.php?article2116>>.
- CADIOT, Olivier. (2010) *Un mage en été*, Paris, P.O.L.
- COLLECTIF. (en cours), *Le Tour du jour en 80 mondes*, <[HTTP://LETOURDUJOUR.TUMBLR.COM](http://LETOURDUJOUR.TUMBLR.COM)>.
- CORTÁZAR, Julio et Carol DUNLOP. (1983), *Les Autonautes de la cosmoroute ou Un voyage intemporel Paris-Marseille*, Paris, Gallimard.
- DEBORD, Guy. (1955), « Introduction à une critique de la géographie urbaine. », *Les Lèvres Nues*, n° 6, p. 11.
- DESBIENS, Patrice. (1988), *Poèmes anglais*, Sudbury, Prise de parole.
- DOUEIHI, Milad. (2011), *La Grande Conversion numérique; suivi de Rêveries d'un promeneur numérique*, Paris, Seuil.
- FOUCAULT, Michel. (1984), « Des espaces autres », dans *Dits et écrits: 1954-1988*, t. IV (1980-1988), Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des sciences humaines », p. 752-762.

- GARAT, Anne-Marie. (2013), *Programme sensible*, Arles, Actes sud.
- HARVEY, David. (1995a), « Geographical Knowledge in the Eye of Power: Reflections on Derek Gregory's *Geographical Imaginations* », *Annals of the Association of American Geographers*, p. 159-160.
- KOEPSSELL, David R. (2003), *The Ontology of Cyberspace: Philosophy, Law, and the Future of Intellectual Property*, Chicago, Open Court Publishing.
- LEFÈVRE, Henri. (2000d [1974]), *La Production de l'espace*, Paris, Anthropos.
- LEMIEUX-COUTURE, Marie-Christine. (2012), *Toutes mes solitudes !*, Montréal, Les éditions de ta mère.
- LIMARE, Sophie. (2015), *Surveiller et sourire. Les artistes visuels et le regard numérique*. Montréal, PUM, coll. « parcours numériques ».
- LOVINK, Geert. (2002), *Dark Fiber: Tracking Critical Internet Culture*, Cambridge, MIT Press.
- MÉNARD, Pierre et Anne SAVELLI. (2015), *Laisse venir*, Marseille, La Marelle édition.
- MONJOUR, Servanne, Marcello VITALI-ROSATI et Gérard WORMSER. (2016), « Le fait littéraire au temps du numérique. Pour une ontologie de l'imaginaire », *Sens public*, <<http://sens-public.org/article1224.html#sdfootnote78sym>>.
- MORETTI, Franco. (2000), *Atlas du roman européen (1800-1900)*, Paris, Seuil.
- MOROZOV, Evgeny. (2013), « My Map or Yours? ». *Slate*, <http://www.slate.com/articles/technology/future_tense/2013/05/google_maps_personalization_will_hurt_public_space_and_engagement.html>.

- PORTIER, Cécile. (2011), *Traque Traces*, <<http://petiteracine.net/traquetraces/map/node>>.
- . (2014), *Étant donnée*, <<http://etantdonnee.net>>.
- .(2015), « *Étant donnée* : une fable poétique sur le régime de notre identité numérique », *Itinéraires*, n° 3, <<https://itineraires.revues.org/3124>>.
- ROY, Gabrielle. (1984), *La Détresse et l'enchantement*, Montréal, Boréal.
- RYAN, Marie-Laure. (2009), « Space » dans P. Hühn, J. Pier, W. Schmid et J. Schönert (dir.), *Handbook of Narratology*, Berlin, Walter de Gruyter, p. 420-433.
- SCHMITT, Carl. (1985), *Terre et mer*, Paris, Le labyrinthe.
- SERRES, Michel. (1996), *Atlas*, Paris, Flammarion, 1996.
- SINATRA, Michael et Marcello VITALI-ROSATI. (2014), *Pratiques de l'édition numérique*. Montréal, PUM, coll. « Parcours numériques ».
- VIRILIO, Paul et Philippe PETIT. (1996), *Cybermonde, La politique du pire: Entretien avec Philippe Petit*, Paris, Textuel.
- VALÉRY, Paul. (1935), *Analecta*, Paris, Gallimard.
- VITALI-ROSATI, Marcello. (2016a), « What Is Editorialization? », *Sens public*.
- WESTPHAL, Bertrand. (2007) *La Géocritique. Réel, fiction, espace*, Paris, Minuit, coll. « Paradoxe ».
- WHITE, Kenneth. (1990), *Cahiers de géopoétique*, Trebeurden, Institut international de géopoétique.

Résultats de la recherche-action

- COLLECTIF. *Carte de la traversée #transcan16*, <<https://umap.openstreetmap.fr/en/map/epuisement-de-la-transcanadienne-86272-6/48.669/-82.090>>.
- CORBEIL, Marie-Christine. *Storify #transcan16*, <https://storify.com/ENumeriques_/epuisement-de-la-transcanadienne>.
- GEFFROY, Erwan, *Photographies de la transcanadienne*, <<https://www.flickr.com/photos/142996315@N08/collections/>>.
- MONJOUR, Servanne, *Postcards from Google Street View*, <<http://transcanproject.tumblr.com>>.
- VITALI-ROSATI, Marcello. *Carnet de voyage*, <<http://blog.sens-public.org/marcellovitalirosati/transcan16-j-1/>>.

Résumé

À l'heure où l'espace que nous habitons est de plus en plus façonné par les outils numériques, pouvons-nous le façonner en l'éditorialisant ? La littérature peut-elle constituer un outil de production de l'espace ? Peut-elle nous permettre de nous réapproprier les lieux et les territoires en apparence dépossédés de toute valeur littéraire par les géants de l'information ? Pour le savoir, l'équipe de la Chaire de recherche du Canada sur les Écritures numériques a mis en place en 2015 un projet de recherche-action le long de l'autoroute transcanadienne. Cette route mythique qui traverse le Canada d'un océan à l'autre a en effet donné lieu à une large série de productions médiatiques :

des images, des vidéos, des cartes, des textes d'histoire, des données numériques, mais aussi des récits littéraires. C'est ainsi que des infrastructures comme l'autoroute, les motels, se mêlent au discours et à l'imaginaire pour construire l'espace. Afin d'étudier cet espace hybride, nous avons entrepris de sillonner nous-mêmes l'autoroute transcanadienne dans un voyage qui nous a menés de Montréal à Calgary. Nous avons rendu compte en temps réel de notre road-trip sur différents réseaux sociaux, de manière à comprendre comment la littérature participe à la production de l'espace à l'ère du numérique en proposant différentes stratégies d'éditorialisation.

Abstract

As the space we inhabit is increasingly shaped by digital tools, we ask whether it is possible to shape space through editorialization. Can literature be considered a tool for production in this space? Can it help us reclaim places and territories apparently stripped by information giants of all literary value? In order to address these questions, the Canadian Research Chair for Digital Textualities team launched, in 2015, an action-research project along the Trans-Canada highway. This mythic route, crossing Canada from coast to coast, has indeed given rise to a wide range of media production: images, videos, cards, historical texts, and digital data, as well as literary narratives. Consequently, infrastructure such as highways or motels intermix with dialogue and the imaginary in constructing space. To study this hybrid space, we undertook our own Trans-Canada highway crossing, in a trip that took us from Montreal to Calgary. We documented this road trip in real time on several social networking sites in order to better understand how literature contributes to the production of space in the digital era by offering different editorialization strategies.