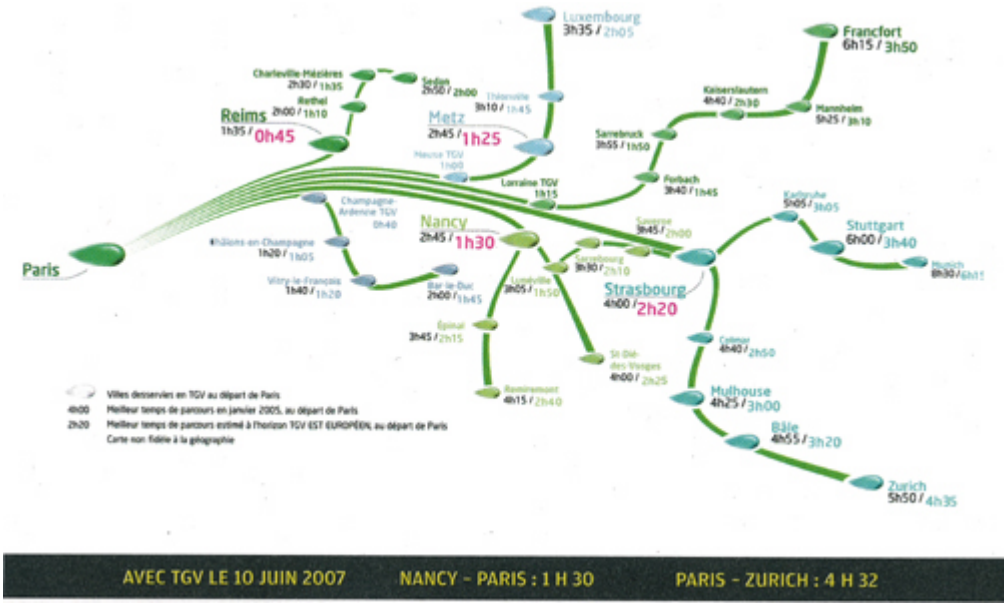
Carte non fidèle à la géographie.

Par Patrick Poncet



La Sncf, soucieuse de sa communication, en particulier à destination de ses clients, met à leur disposition dans les rames du Tgv (Train à Grande Vitesse) un magazine mensuel, au contenu hétéroclite mais pas nécessairement inintéressant. Si une bonne partie du magazine couvre des sujets de société « au sens large », une autre est consacrée à l'actualité de la compagnie de transport, dans un esprit d'autopromotion. C'était en particulier le cas dans le numéro de mars 2007, comportant un dossier sur la mise en service prochaine d'une nouvelle ligne, le Tgv Est, mettant Strasbourg à 2h20 de Paris, au lieu de quatre heures, et rendant du même coup envisageable le trajet en train vers des destinations allemandes à partir de la capitale française.

À l'appui de ce traitement « journalistique » du sujet, on trouvait une carte. En voici les traits principaux.

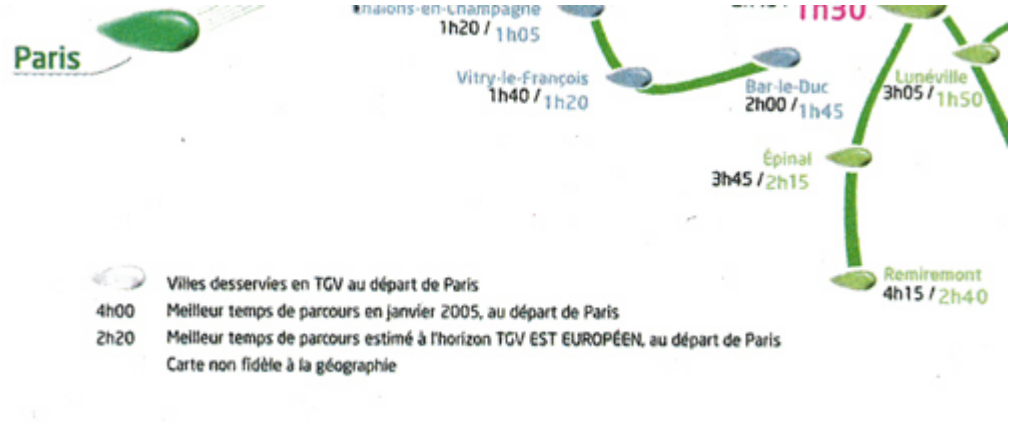
C'est une carte auto-extensive : elle ne comporte pas de fond de carte euclidien, comme les contours des régions françaises par exemple. Ou plus exactement, elle est à elle-même son propre fond. C'est-à-dire qu'une partie des tracés qui la

composent sont une information en rapport avec le thème de la carte, mais ils forment aussi un fond de carte sur lequel est porté une autre information. Ainsi, la carte se compose de lignes vertes, qui figurent non le réseau physique des voies ferrées, mais les grandes « lignes » — une abstraction —, joignant les origines et les destinations majeures de l'espace desservi : Paris-Reims, Paris-Metz, Paris-Nancy, Paris-Strasbourg, etc.

C'est une carte dont la métrique, c'est-à-dire la façon de figurer la distance, se fonde sur des distances-temps, ici des temps de parcours. Après le tracé des « lignes », c'est la seconde information portée par la carte, et elle est redondante. D'une part, la longueur des traits est dans un rapport de proportionnalité indicatif avec la distance-temps entre les gares. D'autre part les villes-gares sont figurées par de jolis figurés, en forme de goûte d'eau, dont la couleur correspond à un ensemble régional, et des indications de temps de trajet (avant et après le Tgv) les accompagnent. La redondance porte donc également sur les lignes, identifiées à la fois par les branches du tracé et par les couleurs des ensembles régionaux.

Jusqu'ici, nous aurions pu entamer nos paragraphes par la formule : « Si c'est une carte, … ». D'aucun pourrait en douter, dont l'esprit limiterait la carte à une représentation de territoires, politiques ou administratifs en particulier, voire d'unités statistiques. Mais il est pourtant bien évident que la réticularité fondamentale de l'espace géographique ne peut être saisie par la carte qu'en allant au-delà de la simple analogie géométrique entre l'étendue terrestre et le plan de la feuille de papier ou de l'écran, par le biais d'une symbologie adaptée. Ce que nous propose la Sncf est bien une carte, en tant que représentation conventionnelle de l'espace géographique, en l'occurrence celui que dessine le transport en Tgv Est. Et en tant que carte, l'exercice est concluant, et l'objectif atteint.

Mais un autre argument plaide pour l'appellation « carte ». De l'aveu même du cartographe de la Sncf, il s'agit bien d'une carte, comme l'indique une mention discrète complétant la légende : « Carte non fidèle à la géographie ».



Preuve par la carte contre confiance cartographique.

Cette très curieuse indication laisse perplexe : comment est-il possible qu'une carte, dont l'objet est justement la figuration de l'espace géographique, ne soit pas fidèle à la géographie ? Il y a de l'absurde dans une telle affirmation. Il y a aussi pourtant des raisons.

La première est sans aucun doute d'ordre juridique. L'effet de vérité de la carte constitue à sa publication un risque pour une entreprise. On ne sait jamais : un voyageur-client pourrait se fonder sur les distances mesurables sur la carte pour intenter un procès à la Sncf. Soit pour « publicité trompeuse », visant l'inexactitude de la proportionnalité des longueurs des branches aux distances-temps de parcours, soit pour réclamer un remboursement d'une partie du prix de son billet au prorata de cet écart de proportionnalité. La publication cartographique est un risque, parce que la carte est une vérité.

Mais cette raison juridique explique plutôt la présence de la mention que sa formulation. Qu'est-ce en effet que la fidélité d'une carte à la géographie ? Autrement dit : à quelle condition peut-on faire confiance à la carte pour rendre compte visuellement de la réalité géographique ?

La réponse est simple, et nous venons de la donner : la carte est une vérité géographique. Cela signifie plusieurs choses. D'abord, que la géographie, au sens de l'état momentané de l'espace d'une société, ne peut être appréhendé globalement qu'au prix d'un processus cognitif construit, et dont la complexité doit être à même de saisir celle du réel. Ce n'est que dans un second temps qu'un arbitrage est opéré. Il s'agit de positionner un curseur entre deux bornes

extrêmes, chacune associant les modalités limites de deux objets cognitifs. On peut en effet considérer qu'il est envisageable d'appréhender l'espace dans sa totalité, mais que pour ce faire il faudra nécessairement pratiquer une cartographie de compromis, sélectionnant et travaillant activement le matériau brut que constitue l'information géographique, quitte à le corrompre. À l'inverse, on peut avancer que la perfection cartographique est possible, mais l'on se rendra compte assez rapidement que cette position n'est tenable que dans la mesure où l'objet géographique à cartographier est relativement simple, n'embrassant qu'une certaine géographie, c'est-à-dire seulement un aspect de la dimension spatiale du réel, un aspect en général fortement déterminé par la géométrie euclidienne. Entre une cartographie douteuse de la totalité géographique et une cartographie parfaite d'une fraction minuscule de la spatialité, entre la mauvaise carte du tout et la carte idéale du rien, il y a nombre de combinaisons possibles et acceptables, et pour le moins utiles.

La mention « carte non fidèle à la géographie » traduit ainsi une hésitation. Celle de vouloir occuper à fois deux positions dans le registre des combinaisons cartographiques possibles : être la carte parfaite de l'espace total. Si cette ambition doit être celle que poursuit la preuve juridique pour établir la vérité judiciaire, la preuve sans doute d'une vérité vraie, la preuve scientifique, ou même la preuve informationnelle sont bien plus nettement relativisées par les moyens et méthodes de leur obtention ; là où la vérité judiciaire s'appuie sur une procédure et un droit qui ne font pas partie des débats (sauf dans le cadre de stratégies de défense dites « de rupture », ou bien de problèmes techniques dans l'établissement des preuves, liés en général à l'évolution des conditions sociales des crimes et délits).

L'idée que la carte est une technique sociale permettant de tenir sur la société un discours lui confère donc un statut difficilement compatible avec celui de la preuve univoque d'une vérité indiscutable, et plus encore de « la » vérité sociale. La géographie dont il est question dans la mention « carte non fidèle à la géographie » est en fait la géographie euclidienne la plus fruste, celle dont la cartographie consiste dans le placement de points (formant des tracés, qui délimitent des aires) sur une surface en fonction de coordonnées géographiques établies dans un système de repérage arbitraire. Or, le Tgv est justement une

des techniques dont s'est dotée la société française pour modeler son espace en jouant sur sa réticularité, via un jeu sur les temps de parcours. Le Tgv Est va modifier considérablement l'espace français dans les années qui viennent. C'est de cette modification et de la géographie résultante qu'il s'agit de rendre compte cartographiquement. Cette géographie est « la » géographie. Étant donné l'effet structurant de l'espace spécifique du réseau de Tgv dans l'organisation de l'espace français, il n'est alors pas absurde de considérer qu'une esquisse cartographique de cet espace « thématique » ouvre une fenêtre sur ce qu'est l'espace total, c'est-à-dire la géographie de la France, dans toutes ses dimensions. Dans cette perspective, cette carte du Tgv Est constitue une approche pertinente de la vérité géographique.

Pour conclure, il faut peut-être aller au-delà du projet cartographique lui-même, dont on peut s'accorder sur l'intelligence. Il y a la question du traitement cartographique et de la sémiologie mise en œuvre. Une approche « classique » de la cartographie des réseaux selon une métrique de distance temporelle consiste en une proportionnalisation de longueurs de segments de droites au temps de parcours. Le caractère non-euclidien de la distance-temps, c'est-à-dire le probable non respect des règles de la géométrie euclidienne que sont — entre autres — l'inégalité triangulaire (AB + BC > AC) et la symétrie (AB = BA), rend bien sûr impossible le respect absolu de cette proportionnalité. Dans le cas qui nous intéresse, c'est même la raison d'être du Tgv qu'il soit possible d'aller plus rapidement de A à C en passant par B qu'en empruntant une ligne secondaire mais directe. Mais d'une manière générale, des solutions graphiques existent pour construire des compromis sémiologiques qui rendent efficacement la réticularité géographique sans pour autant brouiller l'image cartographique de manière rédhibitoire.

Les solutions mises en œuvre par le cartographe de la Sncf relèvent d'un tel compromis, entre longueur des segments entre gares, forme de ces segments, séparation visuelle des gares, composition d'ensembles régionaux. Mais l'œuvre prise dans son ensemble est aussi intéressante pour ce qu'elle démontre : la carte est une image. Car c'est bien une image que le regard du lecteur saisit en premier. Une image faite de linéaments, de formes arrondies, « aérodynamiques » comme celles des rames du Tgv, de couleurs ondoyantes. Avant d'être une

carte lisible comme un tableau de données dont les cases auraient été remplacées par des positions sur des lignes, la carte-image évoque quelque chose. L'idée d'une profusion de ramifications, et donc d'une certaine liberté, celle d'explorer un espace de diversité ; l'idée de la découverte d'un monde, dont l'unité procède en partie du contraste avec le figuré montrant Paris, seul, à gauche de la carte. Mais une autre idée chemine dans la pensée : celle d'une certaine vitesse, qu'évoquent ces flux multiples qui jaillissent de la capitale, projetant le voyageur dans un monde nouveau : la France de l'Est.

Résumé

La Sncf, soucieuse de sa communication, en particulier à destination de ses clients, met à leur disposition dans les rames du Tgv (Train à Grande Vitesse) un magazine mensuel, au contenu hétéroclite mais pas nécessairement inintéressant. Si une bonne partie du magazine couvre des sujets de société « au sens large », une autre est ...

Bibliographie

Monmonier Mark, *How to lie with maps*, University of Chicago Press, Chicago, 1991 (trad. Française : *Comment faire mentir les cartes*, Paris, Flammarion, 1993).