

Routes : avec ou sans cartes ?

Éric Peltier

**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/strates/631>

DOI : [10.4000/strates.631](https://doi.org/10.4000/strates.631)

ISSN : 1777-5442

Éditeur

Laboratoire Ladyss

Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 1997

ISSN : 0768-8067

Référence électronique

Éric Peltier, « Routes : avec ou sans cartes ? », *Strates* [En ligne], 9 | 1997, mis en ligne le 12 octobre 2005, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/strates/631> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/strates.631>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

Routes : avec ou sans cartes ?

Éric Peltier

- 1 Imagine-t-on des routes sans cartes ?
- 2 Une particularité des routes est de se constituer en réseau. Réseau qui couvrirait de façon continue l'ensemble de la planète si les océans (et non plus les mers) ne formaient obstacle. Cette particularité a pour conséquences d'offrir à celui qui désire relier deux points par la route une infinité de combinaisons. Un individu, même peu soucieux de son temps, ne pourrait envisager de parcourir le millième des itinéraires possibles.
- 3 A y réfléchir, les routes n'ont pu s'établir sans qu'un moyen de les utiliser rationnellement ait dû émerger. Les Romains, les premiers, ont construit des routes (pas des chemins, des voies pérennes et praticables en toutes saisons par des véhicules à roues) à grande échelle. Objectif : mieux contrôler les territoires conquis et pouvoir intervenir rapidement, depuis Rome, sur ces territoires (d'où, fort probablement, l'expression : « toutes les routes mènent à Rome »). Ils ont également dessiné, au III^e siècle, la Table de Peutinger. Cette Table qui se veut une description des itinéraires en usage durant l'empire romain permet de trouver rapidement l'itinéraire le plus rapide entre deux bourgs. Elle présente avec notre carte topographique des similitudes indéniables (grande échelle, choix de symboles cartographiques, représentation complète des routes et des bourgs), même si la précision géométrique n'est pas la première de ses qualités.
- 4 La réfection du réseau routier au XVIII^e siècle (25 000 km de routes achevées à la fin de l'Ancien Régime) s'accompagnera de la commande par le roi d'une carte de France précise et détaillée, la carte de Cassini.
- 5 Ces exemples témoignent bel et bien d'un rapport de complémentarité entre routes et cartes : la bonne santé et le regain des premières stimule l'essor des secondes.
- 6 Aujourd'hui, le problème inhérent à la circulation reste entier : à chaque carrefour se pose la question de savoir quelle direction prendre pour atteindre tel village situé à 200 kilomètres de là. La carte topographique, quelque peu transformée, est toujours la seule à pouvoir répondre. Certes, certains logiciels fournissent également les renseignements en racontant textuellement l'histoire de la route idéale (c'est-à-dire la plus directe)

parcourant le tronçon concerné, mais ces logiciels extraient l'information de cartes préalablement numérisées. A l'heure actuelle, la carte topographique, même invisible, de façon sous-jacente, s'affirme donc comme le complément indispensable à la circulation routière.

- 7 D'une façon inverse, imagine-t-on des cartes topographiques sans routes ?
- 8 « A quelques exceptions près, les cartes de provinces publiées au XVI^e et XVII^e siècle oublièrent les routes¹. » Ainsi, des cartes ont pu être réalisées en méconnaissant l'élément route. Elles constituent néanmoins des cas isolés, témoignant d'une époque où la route n'était plus qu'« un chemin incertain, frayé au coeur d'une nature souvent débordante. »²
- 9 Aujourd'hui, le réseau routier est bien entretenu. La carte saurait-elle exister sans lui ? Soustraire un des éléments de la carte ne saurait la périmer, à moins qu'il ne fût vital. Or, il semble l'être :
- 10 — La carte de base du territoire français (la carte au 1:25 000) souligne l'importance des routes : elles sont figurées par deux traits parallèles noirs d'une largeur conventionnelle toujours supérieure à la largeur réelle réduite du coefficient d'échelle (les routes auraient très bien pu n'être représentées que par un trait simple d'une largeur correspondant à leur largeur réelle). De surcroît, pour les routes principales, la bande qui sépare les deux traits parallèles est colorée en rouge brique, couleur la plus éclatante devant l'orange clair (les routes de moindre importance), le bleu clair et le vert clair (respectivement l'hydrographie et les bois). On comprend par là que l'élément route est survalorisé.
- 11 — Aux cartes d'échelles inférieures (notamment au 1:250 000 et au 1:1 000 000), l'élément route accroît encore son rôle. A tel point d'ailleurs, qu'il est le seul avec ses noeuds (les villes) à y manifester sa présence. Cela confère aux routes une position peu ordinaire : elles semblent être l'armature qui maintient la matière hexagonale à l'intérieur de ses frontières. Cette illusion fonctionne d'autant mieux que le réseau routier français est l'un des plus serrés (le pouvoir français préférant jusqu'à peu le principe « d'aller partout » à celui « de permettre une circulation rapide entre quelques points privilégiés du territoire »).
- 12 A la suite de ces observations, il semble qu'il ne puisse exister de cartes topographiques sans routes puisque la route est ce qui reste de la carte lorsqu'on en a ôté le superflu. En réalité, c'est une question de conjoncture. Dans la logique actuelle, l'automobile est le moyen quasi exclusif de se déplacer et de transporter des marchandises. Dans ce cas, rien d'étonnant à ce que l'on trouve le réseau routier comme épine dorsale de la carte, la vertu première de cette dernière consistant à répondre à la question : « comment se déplacer ».
- 13 Inversement, il n'est pas envisageable de tirer parti d'un réseau, le réseau routier dans le cas présent, sans qu'un outil (et pour l'instant, on n'a pas trouvé mieux que la carte) puisse en donner une vue globale et détaillée.

NOTES

1. Pelletier Monique, 1994, « Des cartes pour communiquer : de la localisation des étapes à la figuration du parcours XVII^e-XVIII^e siècles », 5^e curs *La cartografia Francesa*, Barcelone, Institut cartographique de Catalogne, pp. 33-45.
 2. Ibidem
-

AUTEUR

ÉRIC PELTIER

Éric PELTIER, géomètre à l'IGN, est professeur de géographie physique à l'École nationale de Sciences géographiques. Il est titulaire du DEA « Analyse théorique et épistémologique en géographie » (Paris I/Paris VII/ENS Fontenay-St-Cloud).