

Nouvelle Cartographie

S'il est vrai que la cartographie - au même titre qu'un tableau - permet de révéler le paysage qui nous entoure, elle n'a à l'origine pas le but d'émouvoir. Ce sont des outils. Les premières cartes retrouvées datent de l'Antiquité. Elles sont des supports facilitant les voyages, fixant certains événements historiques ou la découverte de nouveaux territoires, autrement dit, des instruments topographiques, politiques ou religieux. C'est le cas de la carte *Hispalensis opuscula*² qui nous montre une interprétation religieuse du monde connu de son cartographe.

Au xx^e siècle, Guy Debord³ dans son écrit «La théorie de la dérive⁴» appelle à la balade sensorielle. Il veut par l'expérience, pouvoir dériver en ville sans prendre en compte les signes directionnels extérieurs (les pan-

neaux de circulation, la publicité etc.) Cette pratique nommée *psychogéographie*⁵ par les situationnistes se définit comme la déambulation expérimentale dans l'espace urbain, et invite à la découverte intuitive de son environnement. La carte *the naked city*⁶ (fig.2) découle de cette théorie et présente une autre interprétation (subjective) de notre monde. On constate alors que la forme de la carte évolue.

Nos cartes contemporaines tendent désormais pour l'essentiel à être utilitaires et directives. Retrouver le goût des promenades spontanées et de l'exploration, en revisitant graphiquement la carte s'inscrit dans la réflexion de cet article. Malgré l'accélération de nos rythmes de vie et la surcharge informationnelle qui caractérisent nos vies citadines, la cartographie urbaine

peut encore se réinventer, en proposant des modes de déplacements exploratoires et spontanés. C'est pourquoi, cet article s'intéressera aux questionnements suivants. La cartographie urbaine peut-elle susciter des déplacements plus intuitifs/spontanés chez ses utilisateurs ? Et dans quelle mesure le design graphique peut-il y contribuer ?

« La carte dépeint le paysage autant qu'elle le crée.¹ »

I. LE PLAN DES VILLES, ANALYSE SÉMANTIQUE

Du terrain à la carte

C'est au xx^e siècle qu'on désigne pour la première fois l'urbanisation comme une discipline. Les architectes de cette époque codifient la construction urbaine et les bâtiments. Ils construisent désormais les villes de manière fonctionnelle, codifiant certains de leurs aspects. La cartographie évolue de concert avec l'urbanisation car elle est la représentation directe de son environnement. Kevin Lynch souligne, « Les images de l'environnement sont le résultat d'une opération de va-et-vient entre l'observateur et son milieu⁷ ». La cartographie s'élabore par l'observation optique et expérimentale du paysage urbain. Dans une carte, on doit y retrouver certains aspects de ce paysage pour se repérer, connaître son point de départ et son point d'arrivée. La signalétique joue un rôle important dans ce processus, autant lorsqu'on déambule dans un espace que lorsqu'on observe une carte. Tous les éléments qui constituent l'iconographie d'un plan, d'une carte sont importants et signifiants. Dans cette première partie, je m'in-

téresserai aux cartes les plus couramment rencontrées : celles qu'on peut obtenir dans des mairies ou des offices de tourisme. Elles portent le nom de cartes discursives. Ce qui m'intéresse dans ces plans c'est leur aspect schématique, technique et leurs caractères invariables.

Les cartes discursives

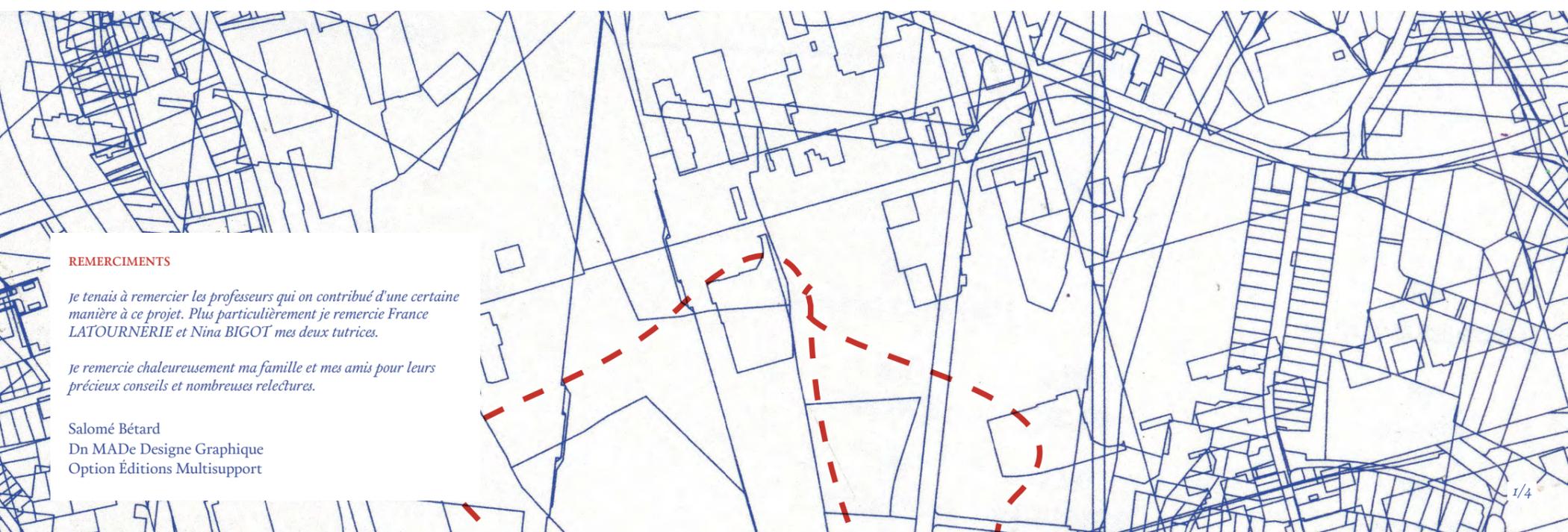
Une carte discursive se construit, graphiquement, avec un certain nombre d'éléments. Éléments tirés directement de l'observation, comme l'emplacement des bâtiments, des parcs, des rues, ou de l'analyse, comme la densité de population, de voiture dans un quartier. On les traduit ensuite sur un plan ou sur une carte. Ces cartes répondent généralement à des besoins pratiques et directionnels. C'est pourquoi le principe de schématisation de l'environnement urbain est souvent privilégié. Il sert à exprimer un grand nombre d'aspects,

d'éléments d'une manière qui permet de les identifier presque instantanément. Argumenté d'une légende, il rend le médium terriblement efficace. On sollicite ainsi « des propriétés visuelles de l'espace (la forme, la couleur, etc.)⁸ » que l'on simplifie et que l'on schématise, produisant un ensemble de signes qui forment l'iconographie de la carte.

Pourtant, même si la schématisation est une façon efficace et contemporaine de retranscrire le réel, elle est parfois déconnectée des attentes de ses utilisateurs. Massimo Vignelli⁹ réalise en 1972 un nouveau plan de métro (fig.3) pour la ville de New-York. Salué par ses pairs, il sera critiqué par les New-Yorkais. Le plan est jugé incohérent, il ne leur semble pas retranscrire fidèlement la réalité de terrain. Les stations de métro y figurent toutes à égale distance les unes des autres, ce qui semble erroné et confus pour les voyageurs. Si on examine rapidement une carte discursive (urbaine) on y décèle plusieurs plans (en nombre variable) : tout

d'abord, un tracé du sol, une représentation en 2D de l'emplacement des bâtiments, des chemins de fer, des parcs. Vient s'y ajouter la couleur qui sert à rendre la forme signifiante (un aplat bleu amorphe devient une mare). Puis la linguistique vient s'ajouter, le nom des rues, des boulevards. C'est basiquement ce dont a besoin une carte pour exister. Toutefois, on trouve des cartes bien plus argumentées en fonction de leur thématique.

Ainsi pour créer une cartographie qui soit cohérente pour ses utilisateurs et représentative de la réalité, il faut observer et interpréter les signes visuels mais aussi considérer leurs besoins et leurs envies. Ceci ne se fera pas sans une analyse approfondie des éléments urbains et une retranscription graphique réfléchie.



REMERCIEMENTS

Je tenais à remercier les professeurs qui ont contribué d'une certaine manière à ce projet. Plus particulièrement je remercie France LATOURNERIE et Nina BIGOT mes deux tutrices.

Je remercie chaleureusement ma famille et mes amis pour leurs précieux conseils et nombreuses relectures.

Salomé Bétard
Dn MADe Design Graphique
Option Éditions Multisupport

2. ÉTUDIER LES SIGNES DE LA CARTOGRAPHIE URBAINE

Iconographie directive des cartes urbaines

Sur les plans et les cartes urbaines, on trouve des pictogrammes et des couleurs mais aussi des signes directionnels: flèches, hachures, etc. L'utilisation appropriée de ces signes permet d'inscrire la carte dans un domaine particulier, de lui attribuer un usage précis. La conception d'une carte passe par plusieurs étapes. L'observation directe du terrain est la première. Par la suite, un travail d'analyse et de sélection doit être fait. Les détails sont supprimés et les éléments plus importants sont simplifiés, schématisés. Les propriétés visuelles telles que la couleur ou les formes sont définies soit par ressemblance ou par signification directe. Le fait que l'iconographie, composée de symboles et d'images soit réfléchi de manière fonctionnelle réduit la marge d'interprétation des lecteurs. Un tracé sinueux bleu représente un cours d'eau, une croix grecque verte, une pharmacie. L'association des formes et des couleurs combinée à une éventuelle légende descriptive limite d'une certaine manière l'imagination. Notre culture visuelle, notre éducation et nos connaissances nous amènent à identifier et à comprendre immédiatement certains signes sans les analyser. En modifiant les signes pour qu'ils paraissent plus neutres ou en les associant pour en créer de nouveaux, il me paraît possible de construire un nouveau type de carte ludique qui laisserait libre cours aux personnes qui la posséderont, d'interpréter le chemin qu'il souhaite emprunter.



fig.3

3. VERS UNE CARTOGRAPHIE SENSIBLE

Se diriger au travers d'une carte sensible

Au travers de la cartographie subjective¹⁵, il est possible de trouver des moyens différents de se déplacer, de se familiariser avec son environnement, de l'approprier. Le processus de création de la carte sensible débute par le recueil de témoignages divers. Cette matière première riche et éclectique permet la création de projets sensibles qui ressemblent et rassemblent. De plus, le sens de l'orientation n'est pas un instinct. De nombreuses recherches scientifiques, réalisées sur des animaux, indiquent qu'ils se repèrent grâce à des « impressions visuelles de couleur, de forme, de mouvement, de polarisation de la lumière¹⁶ ». Cela démontre qu'il est possible de déconstruire nos acquis, de les contourner ou peut-être même de les utiliser différemment pour trouver des manières alternatives de concevoir notre espace et d'y déambuler. Pour exemple, Kate McLean, artiste britannique, a réalisé en 2015 un workshop avec des étudiants de Marseille sur des cartes olfactives. Le projet s'intitule *Smellwalk*¹⁷ (fig.4). Les cartes possèdent des légendes parlantes qui décrivent de manière olfactive ou visuelle les caractéristiques des rues et des places fréquentées du quartier. Dans une des légendes portant sur une place, une hachure rouge signifie qu'il y règne constamment une odeur de saucisse, ce lieu est effectivement entouré de boucheries et de boutiques alimentaires. Comme le projet exposé ci-dessus, pourquoi ne pas laisser une chance à nos autres sens, au toucher, à l'ouïe, au goût de nous guider ?

Le design participatif

Aujourd'hui on questionne les habitants pour des projets d'urbanisation. La démarche est souvent la suivante: des témoignages d'habitants, dessinés, rédigés ou oralisés sont recensés. Puis le projet est créé en tenant compte de leurs expériences tout en y apportant des contraintes techniques et professionnelles. Les projets deviennent alors des productions collectives, respectueuses et sensibles. En 2018, Catherine Jourdain¹⁸ et Pierre Cahurel¹⁹ entreprennent de réaliser une carte du quartier de Forest à Bruxelles (fig.5). Cette carte donne un aperçu fidèle et personnel de ce que le quartier représente pour ses habitants. Il est descriptif, humoristique et créatif. Les différentes zones du parc sont décrites avec précision et la graphie reste très présente. Il faut se plonger plusieurs minutes dans ce plan pour en saisir toutes les subtilités et y découvrir des habitudes communes.

Pour collecter une matière créative qui deviendra l'origine du projet, il faut se pencher sur la question du public à aborder. Les enfants et les personnes âgées sont en général plus facile à solliciter. Ils disposent de plus de temps et le financement de projet les concernant est encouragé. Cependant ils ne sont pas les seuls à investir l'espace urbain. Comment intéresser la tranche d'âge moyenne représentée par les parents et les jeunes adultes ?



fig.2



fig.1

La circulation dans la ville

On ne se promène pas dans une ville comme on se promène en forêt. La déambulation dans l'urbain est entrecoupée par de multiples circulations et informations visuelles qui l'occupent. Cet environnement est dense car il est habité, traversé, vécu. Chaque sortie est une expérience.

Pourtant même si un grand nombre de paramètres peuvent venir perturber un trajet quotidien, il reste un grand nombre d'invariables. Lorsque j'effectue mon trajet quotidien, je fais face à un automatisme créé par la répétition. Je connais le trajet par cœur, je sors de l'immeuble, je tourne à droite, je continue sur cinq cent mètres, je traverse un passage piéton, puis je descends dans la bouche de métro... Ce trajet quotidien est précisément minuté. Sans réfléchir je marche, sans regarder je vois. Circuler dans une rue ou dans un quartier, et utiliser cet espace est régi par un certain nombre de règles. Dans son livre *Espace d'espace*, plus précisément dans le chapitre consacré à la rue, George Perec décrit un certain nombre de règles appliquées à cet espace, des injonctions connues de tous. Il écrit « Il y a également des panneaux de circulation routière indiquant, par exemple, qu'il convient de se garer de tel ou tel côté de la rue selon que l'on est ou non dans la première ou dans la seconde quinzaine du mois (...), ou, enfin et surtout, que la rue est à sens unique¹⁰ ». Ces règles de circulation influencent directement notre manière de nous déplacer. S'affranchir de ces automatismes déambulatoires permettront de créer une balade unique et personnelle.

Reconsidérer l'expérience sensible ou intuitive du milieu urbain

Actuellement le moyen le plus largement utilisé pour s'orienter est d'utiliser un GPS ou un guide Michelin. Depuis la démocratisation de la carte, liée aux changements de modes de vies, à nos façons de se déplacer (la voiture, transports en communs...) et à l'hyperconnexion, nous utilisons le téléphone comme alternative, de manière automatique. Se déplacer en fait partie.

Dans un souci de se détacher de ce médium, j'invite mes promeneurs à dériver au travers de leur quartier et de leur ville. Cette pratique de dérive urbaine appelée *psychogéographie* par les situationnistes¹¹ s'exerce dans une volonté de redécouvrir son environnement habituel sans contrainte et sans limite. Il s'agit ici d'apprendre à observer autrement son paysage. Peut-être que la réappropriation de nos espaces passera par notre attention portée non sur des nouveautés mais au contraire sur ce qui nous est familier. Regarder d'une manière différente l'espace urbain pour trouver comment s'y déplacer c'est ce qu'entreprend le collectif Stalker¹²: « Une "ville résiduelle"¹³ est ici sollicitée par ceux qui vont la traverser, non pour la représenter à travers des images et des comptes rendus, non pour en exprimer la vérité supposée, mais pour faire l'expérience de sa disponibilité, et pour s'abandonner à son mouvement, à sa fluctuation, pour errer à l'intérieur même de sa configuration mutante.¹⁴ »

La cartographie sensible est depuis quelques années parfois utilisée par les communes et institutions. Elle s'appuie sur d'autres analyses de terrain. C'est ce qui la rend pertinente.

OUVERTURE

La reconquête de notre territoire urbain passera par l'ouverture de nos regards. Comme l'a dit George Perec « On n'a encore rien regardé, on n'a fait que repérer ce que l'on avait depuis longtemps repéré.²⁰ » Le designer graphique peut permettre d'engager ces changements. Selon Guy Debord, la dérive²¹ est une « méthode objective d'observation-transformation du milieu urbain²² ». Investir la carte plus personnellement peut permettre de créer des liens entre les institutions, les professionnels de l'urbanisation et les habitants. Car ce qui fait aussi l'identité d'une ville, d'un quartier c'est sa capacité à être en adéquation avec les besoins, les envies, les histoires de ses habitants.



fig.5



fig.4

Notes de bas de page

¹ Hors du monde la carte et l'imaginaire, p 12.

² Ibid Bède le Vénérable et Isidore de Seville, X^e siècle. Le manuscrit exposé contient une carte du monde en T.O. Trois continents (Asie, Europe et l'Afrique) sont placés de part et d'autre de barres formant un T. On trouve à leur intersection Jérusalem le centre du monde. Le T est entouré d'un O qui représente l'océan La tripartition du monde observé ici relève d'une interprétation religieuse du monde. Le peuplement de la terre par les trois fils de Noé. On trouve aussi des indications sur les différentes phases de la lune.

³ Chef de file de l'international situationniste (1931-1994).

⁴ Guy-Ernest Debord, « La théorie de la dérive » (1956-1958).

⁵ « Étude des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur le comportement affectif des individus. » Jean-Louis Violeau, *Situation Construites*, p 9.

⁶ Carte illustrant l'hypothèse des plaques tournantes en psychogéographie, créée en 1957. *Hors du monde la carte et l'imaginaire*, p 178.

⁷ Kevin Lynch, *L'image de la cité*, p 4.

⁸ Jérémie Ory, « De l'objet au figuré: l'abstraction en cartographie »

⁹ Designer Italien du XX^e siècle (1931-2014).

¹⁰ George Perec, *Espace d'espace*, p 67.

¹¹ L'Internationale Situationniste, mouvement international d'avant garde du XX^e siècle actif entre 1957 et 1972. Ce mouvement de pensée regroupait des personnalités d'origine européenne, américaine et nord-africaines. L'épicentre du mouvement étant Paris.

¹² Le collectif Stalker créé en 1995 est un laboratoire de recherche urbaine. Regroupant des architectes, des artistes et des intellectuels, il organise des déambulations collectives aux frontières des villes.

¹³ Expression de Ignasi de Solà-Morales à Rubió.

¹⁴ Thierry Davila, *Marcher, Créer*, p 121.

¹⁵ « La cartographie sensible (ou cartographie subjective) peut se définir comme un média de restitution de l'expérience du territoire. Elle se situe dans une approche phénoménologique de l'analyse urbaine, c'est-à-dire que l'on ne va pas étudier les formes bâties, ni les configurations socio-spatiales en tant que telles mais plutôt l'effet qu'elles nous produisent. Ce qui nous intéresse ici n'est pas tant le territoire en tant que tel mais bien l'expérience qu'il produit sur nous. » Quentin Lefèvre.

¹⁶ Kevin Lynch, *L'image de la cité*, p 7.

¹⁷ Balade des senteurs, « nous traduisons ».

¹⁸ Catherine Jourdain, psychologue de formation et artiste, réalise depuis vingt ans des projets de design participatif autour des cartes sensibles. Elle a déjà créé des cartographies pour des quartiers Nantais et Bruxellois en collaboration d'autres graphistes et les habitants des environnements étudiés.

¹⁹ Graphiste Nantais qui a collaboré avec Catherine Jourdain pour le projet Forest (carte sensible pour le quartier Bruxellois du même nom).

²⁰ George Perec, *Espace d'espace*, p 71.

²¹ « Mode de comportement expérimental lié aux conditions de la société urbaine. Technique du passage hâtif à travers des ambiances variées. » *Situation Construites*, Jean-Louis Violeau, p 9.

²² Bruce Bégout, *Dérive les situationnistes et la question urbaine*, p 36.

NEW MAPPING

Abstract

Cartography is a very ancient art. From its ancient origins it draws an incredible force of rebirth and metamorphosis. The forms of cartography are now numerous and do not designate only the conquered or remaining territories to be discovered. The appetite for the discovery of mysterious regions or lands never before mapped is a definite engine of creation. Thus, the ambitions that feed this article are of the experimental order. The possibility of creating maps using new foundations is worth exploring. Based on manifestos, designer works, artists and especially three major works, this article asks the following questions: How can urban mapping encourage more intuitive/spontaneous travel among its users and to what extent can graphic design contribute to this?

But precisely, is a New Cartography possible? In this article, one of the tracks considered re-questions the use and instant interpretation of directional signs such as that of the arrow, absolute symbol of the direction. Another could allow the senses such as hearing, smell or touch to guide us through an urban space. This article tends to find poetic and fair ways to graphically re-transcribe the testimonies of those who invest urban space in daily life.



Le sol humain

Terra-Forma Manuel de cartographie potentielles,
p22. [mars 2019], Paris, Editions B42.

BIBLIOGRAPHIE

Alain Colas (dir), *Hors du monde la carte et l'imaginaire*, [avril 2019], Heillecourt, BIALEC impression.

Alexandre Nicolas, *Histoire de la cartographie - les précurseurs*, in le-cartonraphe.net, en ligne [<https://www.le-cartographe.net/dossiers-carto/histoire-de-la-cartographie/55-precurseurs>].

Augustin, *Paul Cox*, indexgrafik.fr, [25 janvier 2016], in indexgrafik.fr, in indexgrafik.fr, en ligne [<http://indexgrafik.fr/paul-cox/>].

Bruce Bégout *Dériville les situationnistes et la question urbaine*, [septembre 2017], Paris, In Tempo.

Collectif, *La cartographie*, in Revue de la Bibliothèque nationale de France n°24 [2006], Anvers (Belgique), Snoeck-Ducaj & Zoon.

Collectif, *La cartographie*, in TDC n°896 [15 mai 2005], Tours, E.Vincent.

Collectif, *Le monde sur une feuille*, [2014], Lyon, FAGE éditions.

Collectif, *Terra Forma Manuel de cartographie potentielles*, [mars 2019], Paris, Éditions B42.

George Perec, *Espèces d'espaces*, [7 novembre 1988], Alençon, Édition Galilée.

Guy-Ernest Debord, *Introduction à une critique de la géographie urbaine*, in Les lèvres nues n° 6, [1955], Bruxelles, in ressources.org, en ligne [<https://ressources.org/introduction-a-une-critique-de-la-geographie-urbaine.033.html>].

Guy-Ernest Debord, *Théorie de la dérive*, in Les lèvres nues n°9, [décembre 1956] et International Situationniste n°2, [décembre 1958], in l-homme-ponge.blogspot.com,

en ligne [<https://l-homme-ponge.blogspot.com/2010/11/guy-debord-theorie-de-la-derive-1956.html>].

Jean-Louis Violeau, *Situations construites*, [avril 1998], Saint-Herblain, Imprimerie Le Govic.

Jérémi Ory, *De l'objet au figuré : l'abstraction en cartographie*, [13 septembre 2017], in geoconfluences.ens-lyon.fr, en ligne [<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/articles/objet-figure-cartographie>].

Kevin Lynch *L'image de la cité*, [juillet 2007], Belgique, SNEL Grafics SA.

Emmanuel Guy, *Debord(er) la carte*, [1^{er} mai 2012], en ligne [www.starbic.fr].

Ele Roch, *Smellwalk, une cartographie olfactive chez Fotokino*, [2013], in etapes.com, en ligne [<https://etapes.com/smellwalk-une-cartographie-olfactive-chez-fotokino/>].

Margaux Vigne, *Cartographie Subjective conception collaborative de cartes collectives*, [13 mai 2021], in strabic.fr, en ligne [<http://www.strabic.fr/Geographie-subjective-conception>].

Thierry Davila, *Marcher, Créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XX^e siècle*, [2002], Pampelune, Édition Regard.

Quentin Lefèvre, in quentinlefevre.com, en ligne, [<http://quentinlefevre.com>].

Redaction de Modern History Maps, *Hert's New York City Subway Map*, [27 février 2021], in modernhistorymaps.com, en ligne [<https://www.modernhistorymaps.com/post/hertz-s-new-york-city-subway-map>].